9e Année ⸗ N° 407 — 50 centimes. — 7 Juillet 1906 ⸗ Tous les Sam

LA VIE AU GRAND AIR

Dans ce Numéro : Le Grand Prix de l'A. C. F. ⸗ Le Tour de Franc

Abonnements :
Paris et Départements .. .. 24 fr.
Etranger .. .. 28 fr.
Changement d'adresse . 0 fr. 75

Publications Pierre Lafitte &
Je sais tout ⸗ Fermes & Châteaux ⸗ Fe
Musica ⸗ Jeunesse ⸗ La Vie au Gran
9 et 11, Avenue de l'Opéra

UN ARRÊT POUR RAVITAILLEMENT

Szisz, vainqueur du Grand Prix de l'A. C. F., sur voiture *Renault*, munie de pneumatiques et de jantes démontables *Michelin*, châssis *Arbel*.

(Voir l'article pages 495 à 508.)

Published on July 7 th 1906. Privilege of copyright in the United States reserved under the Act approved March 3rd 1905, by Pierre Lafitte.

Cycles

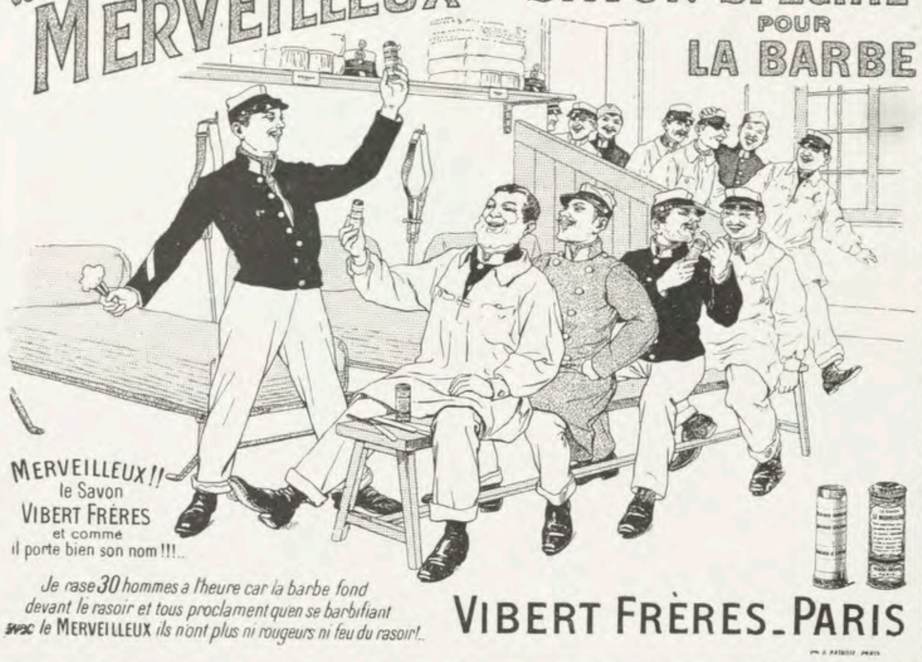
SAVING

Détenteur, avec POULAIN, des :

Championnat de France
Championnat du Monde

13, Rue Corbeau, PARIS

LE "MERVEILLEUX" SAVON SPÉCIAL POUR LA BARBE



Je rase 30 hommes à l'heure car la barbe fond devant le rasoir et tous proclament que en se barbifiant avec le MERVEILLEUX *ils n'ont plus ni rougeurs ni feu du rasoir!..*

VIBERT FRÈRES_PARIS

N'oubliez pas d'emporter en voyage votre Savon LE "Merveilleux" si pratique et si commode pour qui se rase soi-même

En Vente : Coiffeurs, Bazars, Couteliers, Herboristes et Magasins de Nouveautés

Envoi franco contre 1 fr. 50 adressé à MM. VIBERT Frères, 60, boulevard Sébastopol, Paris

Autorisée par le Ministre de la Guerre

2F.50 La Carte (Etat-Major au 200.000me) Bécherel

est adoptée par les CYCLISTES et CHAUFFEURS pour son Pliage ; sa Clé ; son Répertoire.

THEUVENY, Éditeur, 80, rue Taibout, PARIS

Se Méfier des Contrefaçons

POUR **MAIGRIR**

sans nuire à la santé, prenez le **Thé Mexicain du Dr JAWAS**

Seul remède végétal et inoffensif pour maigrir sûrement et sans régime. Réduit les hanches et le ventre, efface le double menton et amincit la taille.

Cure idéale pour rester jeune et mince.

SUCCÈS UNIVERSEL.

Boîte 5 fr. ; *6 Boîtes* 28f *franco mandat dans toutes Pharmacies.*

Phcie VIVIENNE, 16, Rue Vivienne, Paris.

Joseph BARDOU et Fils, à Perpignan

ESSAYEZ TOUS LE NOUVEAU

PNEU CALMON

DÉPÔT à PARIS : 23, Rue Ruhmkorff.

E. LAMBERJACK

SOCIÉTÉ FRANCO-AMÉRICAINE D'AUTOMOBILES

95, boulevard Gouvion-Saint-Cyr, PARIS

F.I.A.T.-Renault-Panhard-Mercédès

PARFUM FLORAMYE L.T. PIVER PARIS

La Semaine Comique, par Henriot.

— C'est là-dessus que je suis venu de Toulouse jusque dans la capitale !

— Eh bien, mon vieux, tu peux te vanter d'être arrivé à Paris en « sabot ».

— Mais tu te trompes... il n'y a pas de route, par là !

— Justement... je veux passer le premier à des endroits où les autres ne mettent jamais le pied.

L'état des routes après six mois de pluie continuelle permettant aux canots automobiles de naviguer aussi bien sur terre que sur mer.

Comme quoi la candidature électorale est encore la meilleure école des exercices d'assouplissement.

CYCLES, MOTOCYCLETTES et AUTOS

"L'ALBATROS"

H. BILLOUIN, Ingén^r-const^r
104, avenue de Villiers, Paris.

Bicyclettes neuv. de g^d luxe, course et route garant. dep. 120f ; d'occas. en bon état dep. 30 f. Motocyclettes neuves s^r commande, route et course, 2 à 6 chev^x dep. 500 f. ; d'occas. dep. 150 f. Voitures Automobiles neuv. et s^r commande à 2 et 4 places dep. 2.900 f. et d'occasion 500 fr. — Facilité de paiement. Réparations et Transformations. — Accessoires et Pièces détachées. PRIX MODÉRÉS — CATALOGUE FRANCO. — TÉLÉPHONE 548-03

Pneu-Cuir IMPERFORABLE — **SANS PEUR** — Pneu-Cuir ANTIDÉRAPANT

RÉSISTANCE INCOMPARABLE — GARANTIE

BEAU & C^ie 171, Cours Lafayette, LYON — 19, Av. de la Gde-Armée, PARIS — LONDRES, BRUXELLES, STRASBOURG, MILAN

PRENEZ-GARDE, Madam

vous commencez à grossir, et grossir, c'e vieillir. Prenez donc tous les jours deu dragées de **THYROÏDINE BOUTY**, *et votre tail restera ou redeviendra svelte. — Le flacon 50 dragées est expédié franco par le* **LABORATOIR 1, Rue de Châteaudun. Paris,** contre mandat-poste de 1

TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAI

— Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty.* —

COMPTOIR BISONTIN

E. Maillot

38, rue Ch. Nodier, BESANÇON (Doubs)

FABRIQUE D'HORLOGERIE EN TOUS GENRES

Vente directe au particulier. — Exportation

Demandez le Catalogue illustré contenant *Chronomètres, Montres artistiques, Pendules, Réveils, Bijouterie.* — Maison de confiance

CHAUFFEURS,

Il n'est pas de plus charmant endroit pour déjeuner ou dîner que

l'Hermitage de Villebon

dans la Forêt de Meudon, où l'on entend un excellent concert dimanches et fêtes.

PICON PICON PICON PICON PICON PICON PICON PICON

Boisson Tonique Agréable et Rafraîchissante

Pneumatiques-cuir

Samson

Breveté S.G.D.G.

Antidérapants imperforables

aussi bons pour la route que pour la ville

10, rue François-I^er PARIS

Adr. Télégr. Pneussans

Téléph. 544-33

Maisons à Berlin, Boston, Bruxelles, Chicago, Genève, Londres, New-York, Vienne, Milan.

Envoi Franco du Catalogue

PORTOIR ARTICULÉ et *FAUTEUIL-ROULANT*

DUPONT

FABRICANT, BREVETÉ S.G.D.G.

Fournisseur des Hôpitaux

10, Rue Hautefeuille, 10 PARIS (Près l'École de Médecine).

ANTIDERAPANT Paris, 11, Bd de Strasbourg USINE à LÉCLUSE (Nord)

DURANDAL

Le meilleur Le moins cher

SANTAL MIDY

INOFFENSIF.

Supprime Copahu, Cubèbe, Liquides astringents.

GUÉRISON RADICALE

et rapide des maladies contagieuses ; très efficace dans les maladies de la vessie : cystite du col, catarrhe, hématurie.

113, faub. St-Honoré, PARIS

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

7 Juillet 1906 ⌀ N° 407
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
9 et 11, avenue de l'Opéra, PARIS ⌀ Téléph. 280-52, 280-56, 254 88
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITE :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La Page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr.

(Plaque Lumière.)

ALBERT CLÉMENT RENTRE AU GARAGE APRÈS LA COURSE, ACCOMPAGNÉ PAR SON PÈRE ET SUIVI DE SON MÉCANICIEN VÉNUS

Albert Clément, que nous donnions à cette même place comme un des favoris de la course, n'a pas trompé nos espérances. Sur une voiture Bayard-Clément, *munie de pneumatiques* Dunlop *et de la magnéto* Simms-Bosch, *le jeune conducteur s'est classé deuxième dans la première journée et a pris la troisième place dans le classement final, en 12 h. 49 m. 46 s. 1/5. Il faut ajouter que sa voiture n'était pas munie des jantes amovibles qui permettent de gagner une dizaine de minutes à chaque réparation de pneumatiques.*

Published on July 7 th 1906, Privilege of copyright in the United States, reserved under the Act approved March 3rd 1905, by Pierre Lafitte. — Tous droits de reproduction réservés pour tous pays.

LE CAMPING A PONT-DE-GENNES

Le camping de Léon Théry.

Le vainqueur de 1904 et de 1905 assistait à la course en spectateur; cela le changeait et lui permit de penser que, s'il était parti, il aurait pu renouveler ses succès inoubliables.

Le déjeuner sur l'herbe.

A la guerre comme à la guerre! Sous le soleil tropical, les sportsmen prenaient un repas peut-être peu confortable, à l'ombre de leur automobile, les arbres n'étant pas légion.

Un coin du campement de la *Vie au Grand Air*,.

Le camping était vraiment pittoresque. Parmi les tentes les plus remarquées se trouvaient celles de la Vie au Grand Air *gardées par le bonhomme* Je sais tout. *Ces tentes avaient été fournies par la maison Flem et brillaient par le confortable et le bien-être auxquels cette maison a habitué ses clients. Les excellents lits de la maison Darrac permirent à nos seize photographes et à nos rédacteurs de prendre le repos nécessaire avant de se remettre à leur dur travail.*

Published on July 7 th 1906. Privilege of copyright in the United States

reserved under the Act approved March 3 rd 1905 by Pierre Lafitte.

Par suite de l'importance du Grand Prix de l'Automobile-Club de France, nous avons été obligés de remettre au prochain numéro le compte rendu illustré de toutes les épreuves sportives qui se sont disputées ces deux dernières semaines. Nous allons reprendre de même la suite de l'étude de Geo W. Orton sur l'Entraînement Américain que les exigences de l'actualité nous avaient contraint d'interrompre.

IMPRESSIONS DU VAINQUEUR

Le gagnant du Grand Prix de l'Automobile Club de France raconte aux lecteurs de la *Vie au Grand Air* ce que fut sa course, et avec quelle admirable machine mise à son service, il obtint une victoire si disputée.

CERTES oui, j'avais bon espoir !

Ma machine était prête depuis deux mois, je la connaissais comme une vaillante compagne sur qui l'on peut compter. Je l'aimais, des heures que j'avais passées près d'elle, courbé sur les cylindres, écoutant le bruit puissant et régulier de son organisme solide ; je l'aimais de la confiance que je mettais en elle et de mes espérances inquiètes, mais tenaces.

Et lorsque, le matin de la course, mon camarade, le mécanicien Marteaud monta à mes côtés dans son baquet, nous nous sommes sentis l'un et l'autre en confiance, dès que la manivelle de mise en marche eut déchaîné les cent chevaux captifs sous le capot.

La course, elle fut très simple. Dès le premier tour, je passai Gabriel qu'un accident banal venait d'arrêter sur le bord de la route, et sans m'occuper de ceux lancés à ma poursuite, je marchais d'un train rapide, régulier mais prudent. Jamais je n'ai risqué le coup de prendre un virage à toute allure ; à quoi bon ? Jamais je n'ai, talonné par un concurrent plus impétueux, cherché de résister à son passage. Je savais que ma machine irait au but, n'est-ce pas là l'essentiel, dans une course aussi dure ? Les jantes amovibles dont ma voiture était munie m'ont évidemment moins fatigué à changer que les lourds bandages dont certains de mes concurrents avaient muni leurs voitures. Mais ne croyez pas, en dehors de la question fatigue, que la différence soit très grande entre le temps passé à démonter un 120 ou une jante fixée par six boulons qu'on desserre et l'on resserre au vilebrequin.

A ma descente de machine, le premier jour, je dois avouer que nous avions, mon mécanicien et moi, les yeux cruellement brûlés. Couchés sur les lits de camp du camping de Théry et de Caillois, nous sommes restés près d'une heure à nous tremper les yeux d'eau boriquée.

Le lendemain, Marteaud et moi étions guéris ; plus confiants, plus alertes que jamais.

Ce jour-là, on nous savait premiers, et les acclamations qui saluèrent nos passages étaient les meilleurs encouragements pour nous. De temps en temps, par habitude, Marteaud jetait un coup d'œil derrière nous, mais bien inutilement. A notre passage aux tribunes Barillier démarrait à peine et ce fut pendant quelques kilomètres une belle chasse qui ravit les spectateurs. Au tour suivant, je devinais au passage une voiture renversée sur la route entourée d'une foule bavarde... A quoi bon s'attarder : il y a assez de monde pour soigner les blessés, s'il y en a, et puis... en course, le bon Samaritain lui-même oublierait son bon cœur.

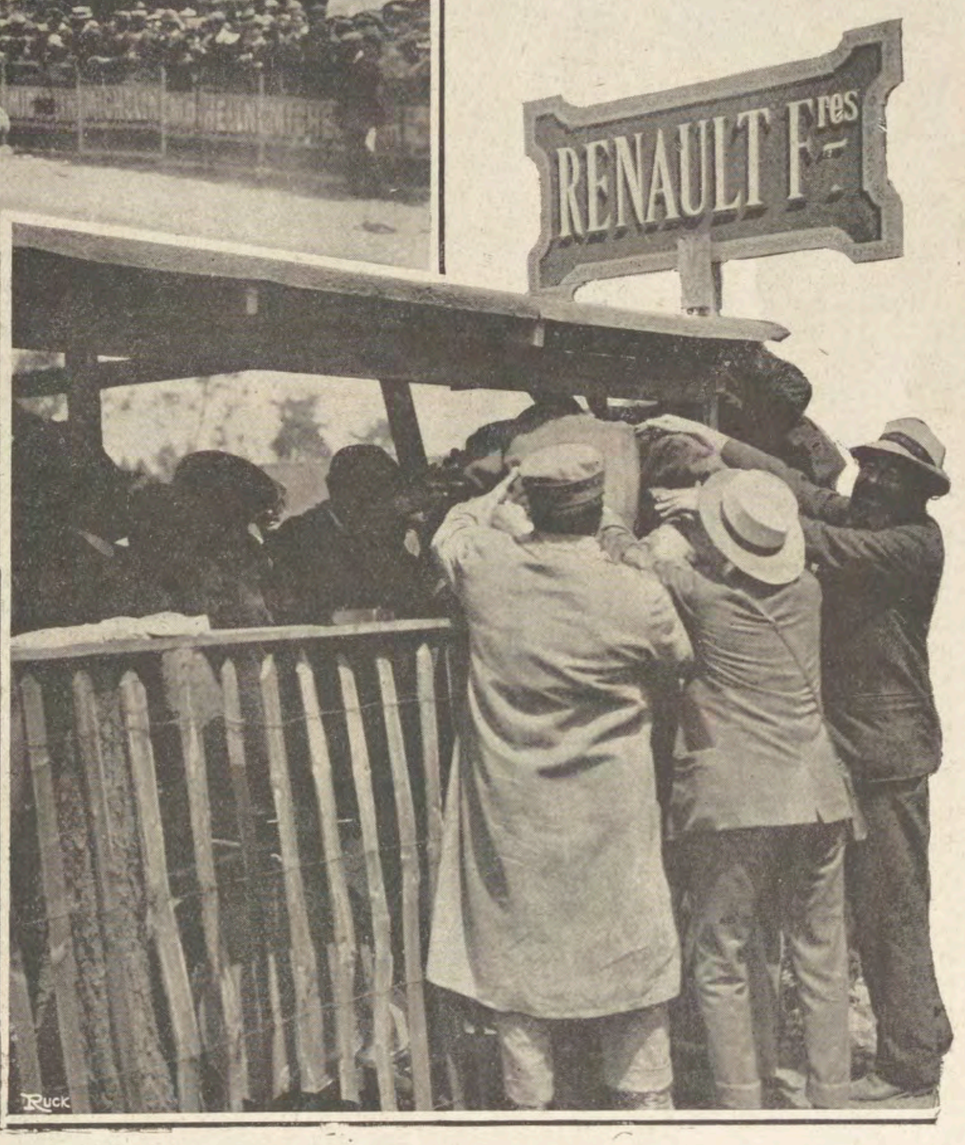
Le dernier tour ! C'est là qu'il s'agit d'être presque plus prudent, plus sage, plus raisonnable, de résister au désir d'étonner une dernière fois la galerie ; il ne faut pas qu'au port une avarie insignifiante, un accident banal fasse perdre le fruit du dur travail de la course.

Jamais tour ne nous parut plus long, dans notre hâte, dans notre fièvre d'arriver. Enfin, la Ferté-Bernard, puis Connerré, puis, là-bas, en haut de la côte, le drapeau qui flotte, les tribunes, le dernier kilomètre, une dernière fois tous les gaz, la voiture s'envole, passe en trombe au milieu des cris : c'est la fin, c'est gagné !

F. SZISZ.

L'arrivée du vainqueur

C'est en 12 h. 14 m. 7 s., que Szisz a couvert les 1.238 kilom. 180 du parcours, sur voiture Renault, munie de pneumatiques et de jantes amovibles Michelin, châssis Arbel, allumage par magnéto Simms-Bosch.



Le triomphe.

A l'arrivée, Szisz fut porté en triomphe par ses camarades, auxquels se joignit M. Michelin, et c'est par-dessus la balustrade qu'il fut introduit dans le garage.

L'ambulance Rothschild.

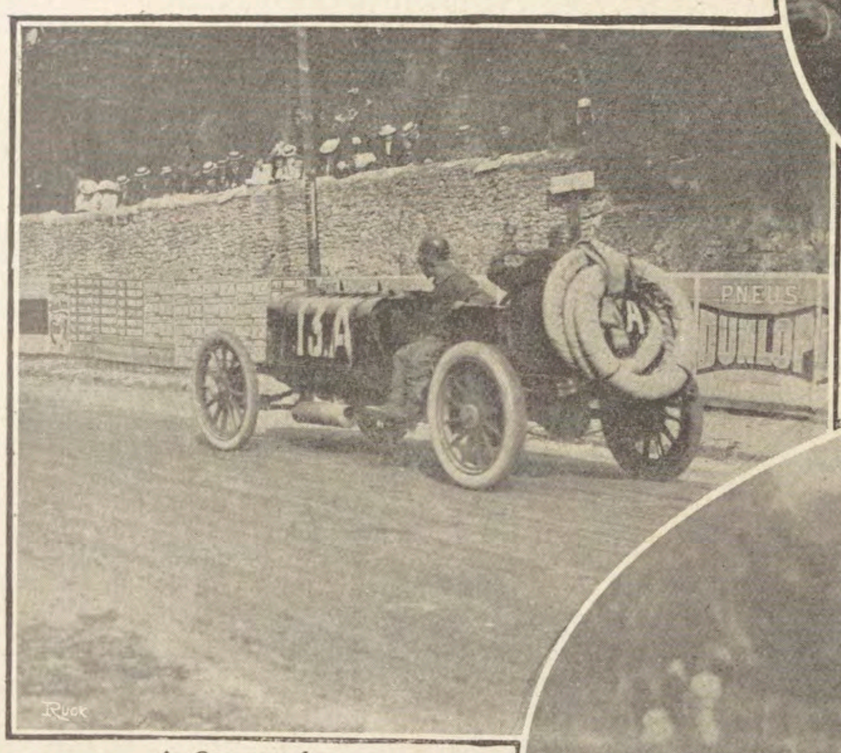
Aussitôt descendu de voiture, Szisz se rendit à l'ambulance du docteur Henri de Rothschild, pour se faire soigner les yeux, brûlés par le goudron.

LA COURSE D'ALBERT CLÉMENT

Albert Clément raconte aux lecteurs de la *Vie au Grand Air* les efforts qu'il fit pour triompher et combien il regrette que la malchance l'ait empêché de remporter une victoire qui eût grandement réjoui son père

CERTES oui, j'espérais gagner et je pouvais gagner! Jamais, pas plus aux Ardennes qu'à la Coupe Vanderbilt, je n'ai vu la victoire plus proche! jamais, entre les mains, je n'eus meilleure voiture capable de battre celles qui m'étaient opposées. Comme elle est partie, elle est arrivée, du même train sans à-coups, au fracas des quatre cylindres dociles, et si les pneus redoutables, auxquels d'ailleurs on demande un labeur sans merci, si les pneus chauffés n'avaient de temps en temps abandonné leur poste, peut-être aurais-je enfin connu le bonheur d'une première grande victoire.

Albert Clément aux Ardennes Belges, en 1904.

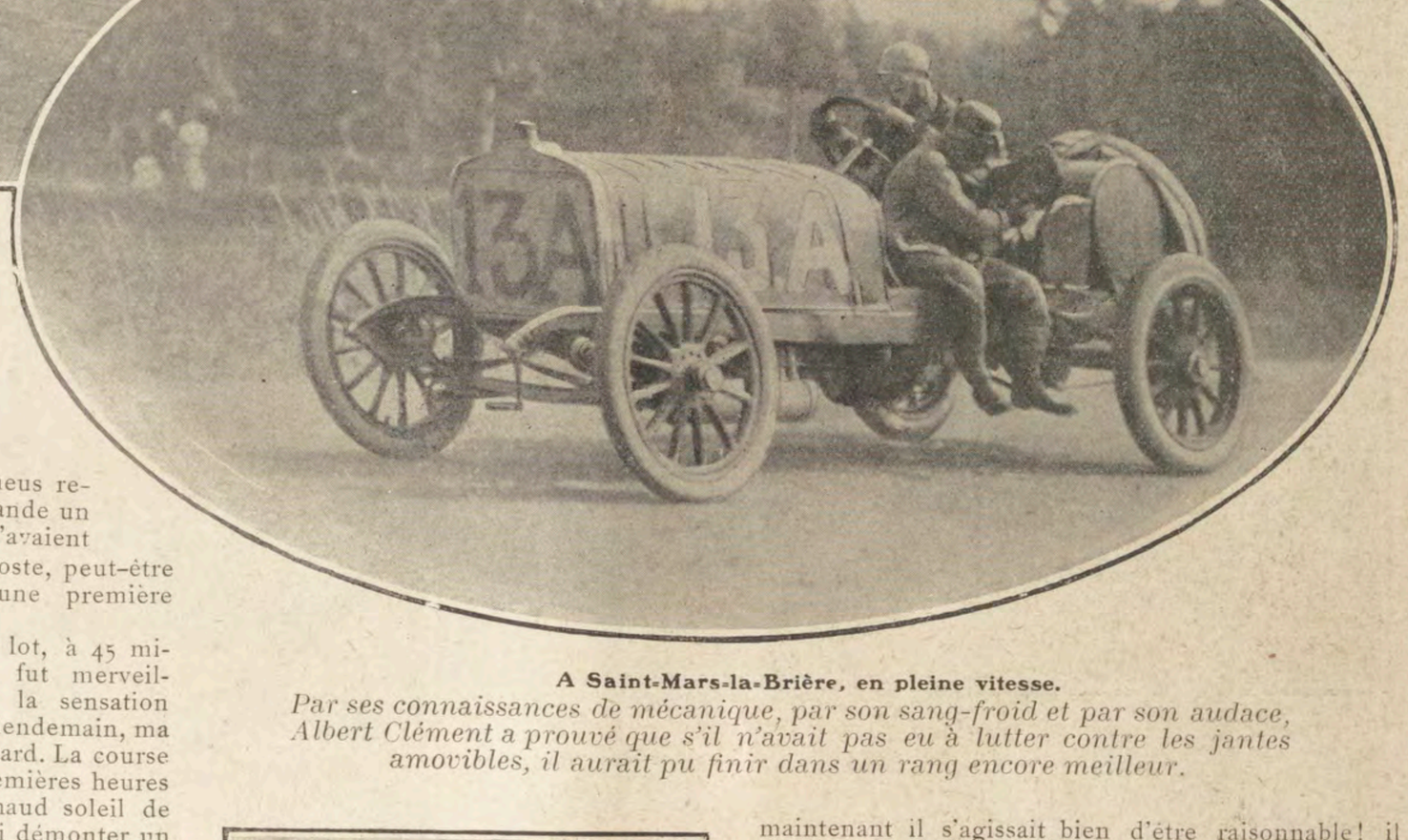


A Connerré.

Albert Clément, brillamment secondé par son habile mécanicien Vénus, a fourni une course remarquable.

Le premier jour, devançant tout le lot, à 45 minutes derrière Szisz dont l'envolée fut merveilleuse, dès que je fus arrêté j'eus la sensation presque complète que je prendrais, le lendemain, ma revanche et que je rattraperais mon retard. La course avait été particulièrement dure ; les premières heures sont pénibles, mais, quand vient le chaud soleil de dix heures e qu'il faut sans aucun abri démonter un bandage qui se défend, avec l'énervement de la course et l'inquiétude de voir surgir au ras de la route, tout là-bas, un concurrent qui vous donne la chasse, croyez que ce n'est pas un mince labeur ; mais mon mécanicien fidèle, ce brave Vénus, qui fut à la peine avec moi était le meilleur des auxiliaires, et si quelques arrêts indispensables coupèrent l'envolée de la bonne machine, toujours est-il que, frais et dispos quand je descendis de mon baquet à l'intérieur du parc, j'ai eu l'impression que tout était pour le mieux, et que, cette fois, ça irait très bien jusqu'au bout. Rattraper le concurrent qui me précédait me semblait un jeu d'enfant, mais je voulais le rattraper en beauté, bien avant la fin, pour pouvoir profiter d'une mince avance si quelque ennui survenait en route. Et après un court ravitaillement, j'ai lancé le monstre sur le circuit.

Brave voiture! Il me semble encore entendre bourdonner le moteur à mon oreille, les roues d'avant tressautaient à chaque cahot, le capot s'engageait comme une bête terrible dans les virages, ressortait en furie, se ruait à l'assaut des côtes, s'engouffrait dans les descentes, crachant la fumée, et sursautant de folie joyeuse et de vitesse. Peut-être ai-je voulu aller trop vite; les pneus chauffèrent-ils davantage; Nazzaro fut-il favorisé par les bandages et la jante qu'il avait adoptés? le sais-je? Quatre tours ce fut une chasse folle. D'abord, il me passa pendant une réparation que je faisais, mais bientôt je le vis arrêté lui-même sur le bord du chemin, je le passai en trombe. Devant lui au contrôle, il profita d'un éclatement pour me rejoindre, mais la fortune lui fut contraire, car je le revis bientôt en panne après un virage; ce fut, durant les deux derniers tours, une lutte sans merci, farouche, mais sportive. Szisz, seul devant, était trop loin; il avait eu la veine et gagnait. Le vrai duel était entre l'Italien, merveilleux conducteur, et moi. Au dernier tour, il avait trente-cinq secondes d'avance, et comme j'arrivais au ravitaillement, je vis le petit nuage à douze cents mètres devant moi, qui disparaissait dans un tournant. Quelle vitesse et quelle lutte! Le menton collé au volant, les poings crispés sur ma direction, la voiture ne connaissait plus de virages; elle tournait à toute allure, faisant crier le sable sous les roues arrière qui dérapaient, et pourtant, toujours devant moi, toujours à la meme distance, la même voiture qui s'enfuyait. J'avais promis aux miens, — à mon père, — pour qui je rêvais la victoire, d'être sage et d'éviter les imprudences ; maintenant il s'agissait bien d'être raisonnable! il fallait gagner!...



A Saint-Mars-la-Brière, en pleine vitesse.

Par ses connaissances de mécanique, par son sang-froid et par son audace, Albert Clément a prouvé que s'il n'avait pas eu à lutter contre les jantes amovibles, il aurait pu finir dans un rang encore meilleur.

Après l'arrivée.

Albert Clément s'est classé troisième, en 12 h. 49 m. 46 s. à trois minutes du second, sur voiture Bayard-Clément, *pneumatiques* Dunlop, *magnéto* Simms-Bosch.

Mais voilà. Nazzaro avait des jantes démontables; et ce n'est pas la voiture de mon concurrent qui m'a battu, ce sont elles. Ah! cette course! jamais je n'en ai couru de plus dure, moi solide, habitué à travailler fort, capable de supporter la grosse fatigue, et cependant jamais je n'oublierai quels efforts j'ai faits pour gagner, en dépit des misères du chemin. Le poteau franchi, j'ai oublié toute cette fatigue, remis de mon effort par la joie — à peine contrariée — de me dire : Après tout, je crois que je n'ai pas fait une trop vilaine course, et que papa sera content!.. Et n'était-ce pas là l'essentiel?

Je sais bien, pour moi, que la victoire m'aurait valu des minutes de joie tout à fait personnelles, mais, en somme, n'ai-je pas su prouver que la Bayard était sans peur et sans reproche? elle a prouvé qu'une course, si dure soit-elle, ne l'effraie pas, et elle a prouvé surtout que j'avais tout à fait raison d'avoir tout à fait confiance en elle.

Je tiens à féliciter Szisz de sa belle course, et en lui tendant la main, j'espère bien que l'an prochain, — car ce sera mon tour, et mon jour viendra, — j'espère bien qu'il viendra me serrer la main, lui aussi, pour me complimenter.

Car vous entendez bien, je gagnerai ma grande course, c'est indispensable, et ce serait trop injuste d'être toujours malchanceux, je gagnerai ma course, — ne serait-ce que pour faire plaisir à papa!...

ALBERT CLÉMENT.

LES TROIS BRASIER

Les coureurs de chez Brasier — Trois voitures au départ — Trois voitures à l'arrivée — Des voitures parfaitement établies.

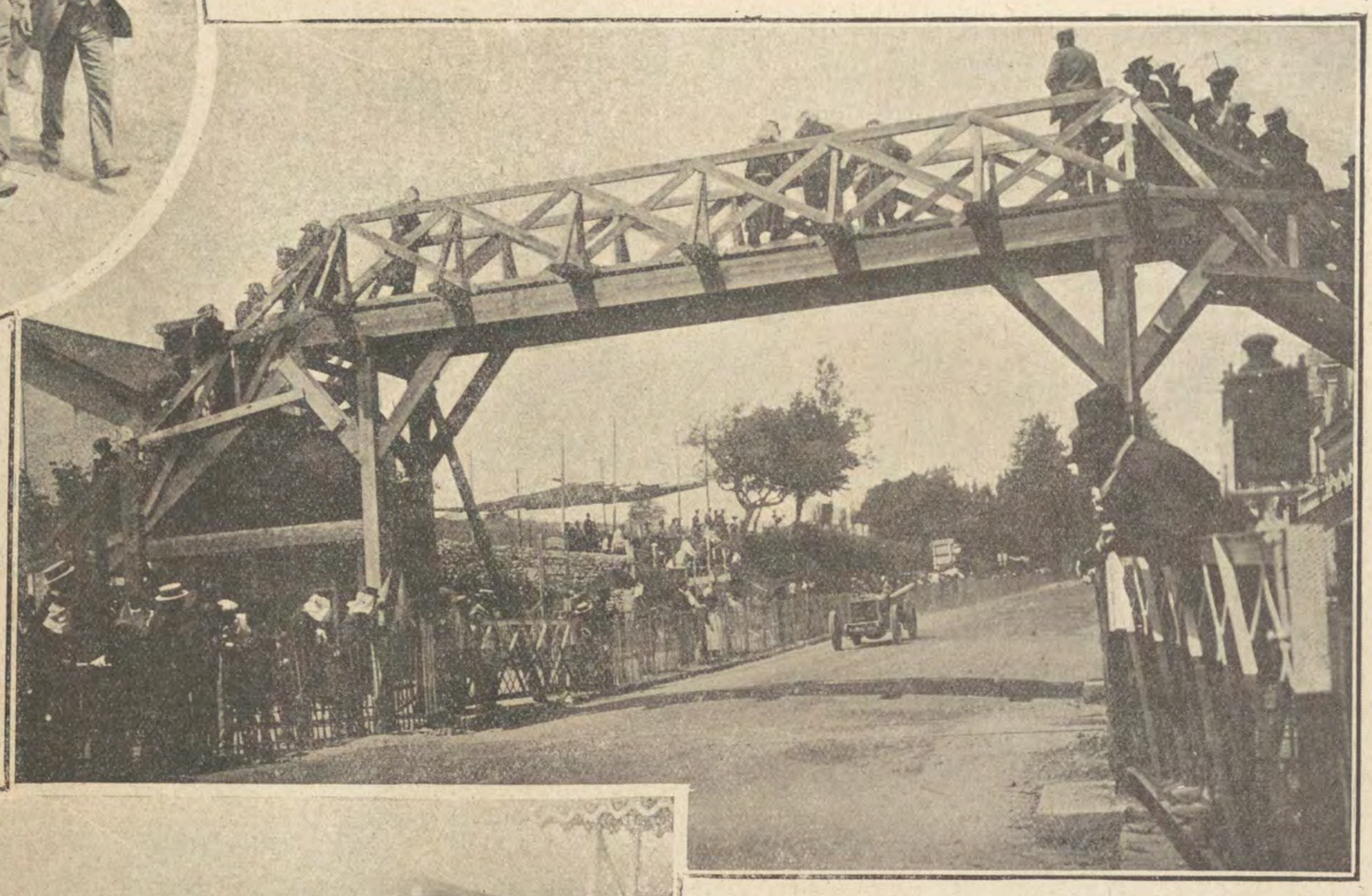
DANS le déchet formidable des deux jours de course, une seule marque arrive à la fin des terribles douze cents kilomètres avec ses trois voitures intactes. Peut-être, le gros public sera-t-il moins frappé de cette magnifique régularité que de l'exploit d'autres coureurs plus brillants, mais les connaisseurs ne s'y tromperont pas, puisque seules entre toutes, les trois voitures Brasier sont arrivées au but.

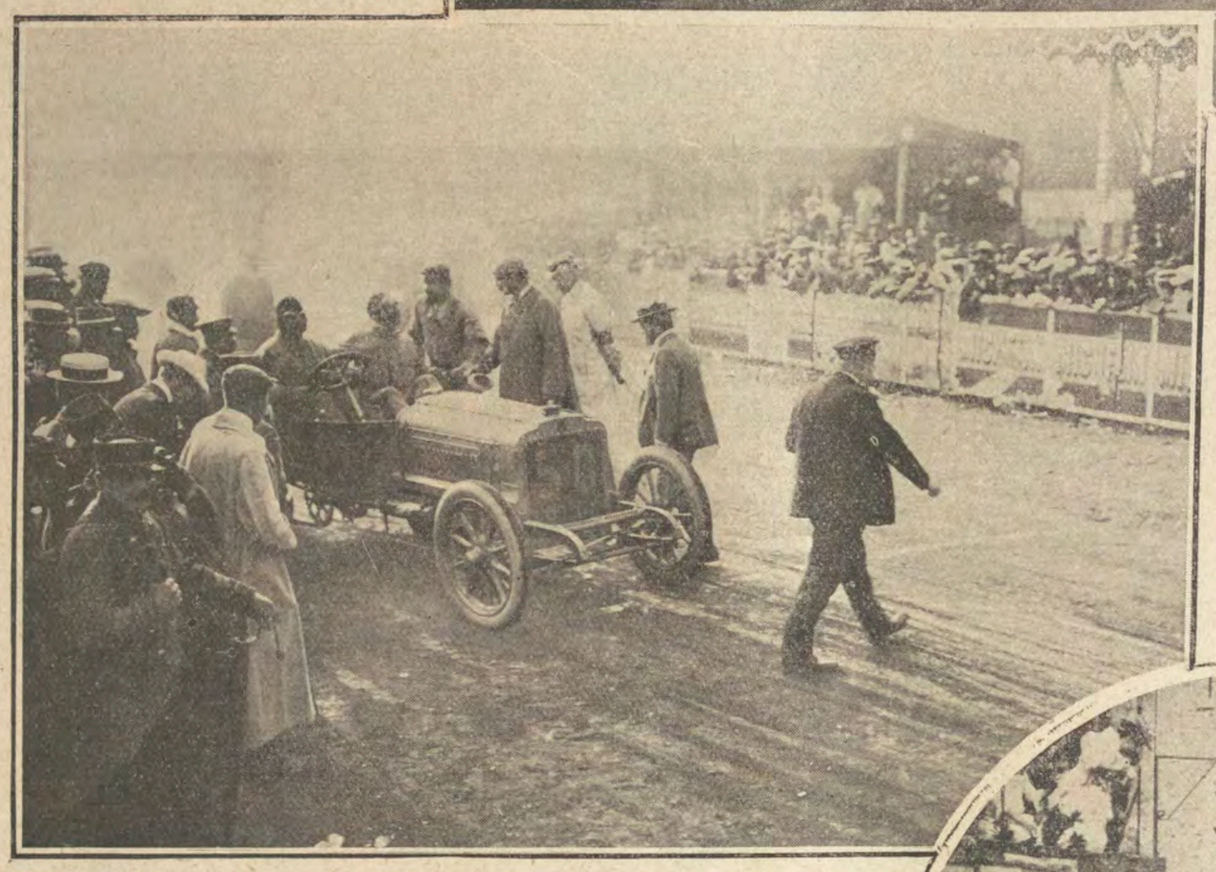
Il y a mieux : c'est encore à la voiture de Baras que le record du tour de Circuit appartient,

Barillier rentre au garage après la course, accompagné par M. Brasier.

Barillier, dont c'étaient les débuts en course, a accompli une très jolie performance. Il a fait le meilleur temps du 3e tour en 55 m. 23 s.

tour fait si vite, que M. Brasier se retourna vers son voisin de tribune pour lui dire : « Il va trop vite, l'animal ! » Et l'excellent constructeur savait très bien que si ses voitures au mécanisme merveilleux pouvaient





Baras à Saint-Calais.

Baras a fait le meilleur tour en 52 m. 19 s. sur voiture Brasier, *pneumatiques* Continental, *châssis* Arbel, *magnéto* Simms-Bosch.
Il s'est classé 7e, en 15 h. 15 m. 50 s.

Il perdit alors son rang et son espoir de passer premier le poteau; le classement qu'il obtint à la fin du premier jour, prouve bien que la victoire lui était possible, — si ce n'est facile, et l'excellent mécanicien doublé d'un excellent conducteur qu'il est, aura une belle revanche d'ici peu, j'en suis sûr.

Quant à Pierry, — le chauffeur masqué et démasqué, — Huguet qui courut jadis sur les vélodromes, fut champion de tricycle sous le nom de Gaby, la course qu'il fit fut simplement merveilleuse.

Ce qu'il faut admirer dans les voitures de course de chez Brasier, c'est la minutie et la précision des détails. Tout s'attache et s'emmanche facilement. Un détail, la courroie pour tenir la manivelle est bridée et l'on a tout juste à passer le mancheron dedans. Tout Brasier est là, il a couru, il sait ce que c'est qu'une voiture de course et il aime les courses. Non seulement il faut que la voiture aille vite et longtemps, mais il faut qu'elle soit pratique, et ce n'est pas un mince mérite quand on voit des carrosseries de fortune sur des châssis à peine peints.

La chance après deux ans particulièrement brillants pouvait lui être plus contraire. Le fait d'amener à l'arrivée trois voitures en parfait état constitue une grande victoire, si ce n'est la plus grande.

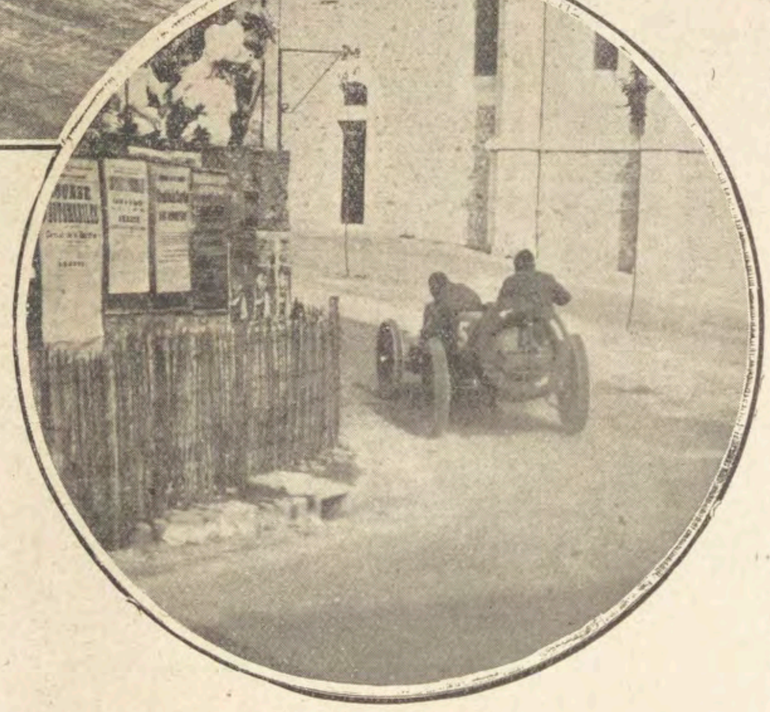
R. DIEUDONNÉ.

Pierry au départ.

Le chauffeur masqué, qui a dévoilé après la course son incognito, percé déjà pour tout le monde, n'est autre que Huguet, l'ancien champion cycliste Gaby. Il s'est classé 9e, sur voiture Brasier, *pneumatiques* Continental, *châssis Arbel, magnéto* Simms-Bosch, *en 16 h. 15 m. 7 s. 3/5.*

sans danger tourner les douze tours à cette allure, les pneus de nature plus sensible ne sauraient résister au travail terrible qu'on voulait leur imposer.

Le soir même de la course, j'ai eu l'occasion de bavarder avec Baras, au Mans. L'excellent garçon a eu une petite misère qui l'a forcé à gonfler son pneu à la pompe, deux fois de suite, le raccord de l'obus d'acide carbonique ne coïncidant pas avec la valve de sa chambre à air. Pour ceux qui savent combien pénible est ce travail de gonfler un pneu de 120, on peut admirer l'effort du coureur et de son excellent mécanicien Jannot. Barillier fut plus heureux ce premier jour, il tourna les premiers tours avec une régularité magnifique, se classant second à quelques secondes de Szisz à la fin du troisième tour. Mais un accident, facile à réparer et dû au mauvais état de la route, le força à s'arrêter quelques minutes.



Barillier à Cherré.

Quatrième en 13 h. 53 m. sur Brasier, *pneus* Continental, *châssis* Arbel, *magnéto* Simms-Bosch.

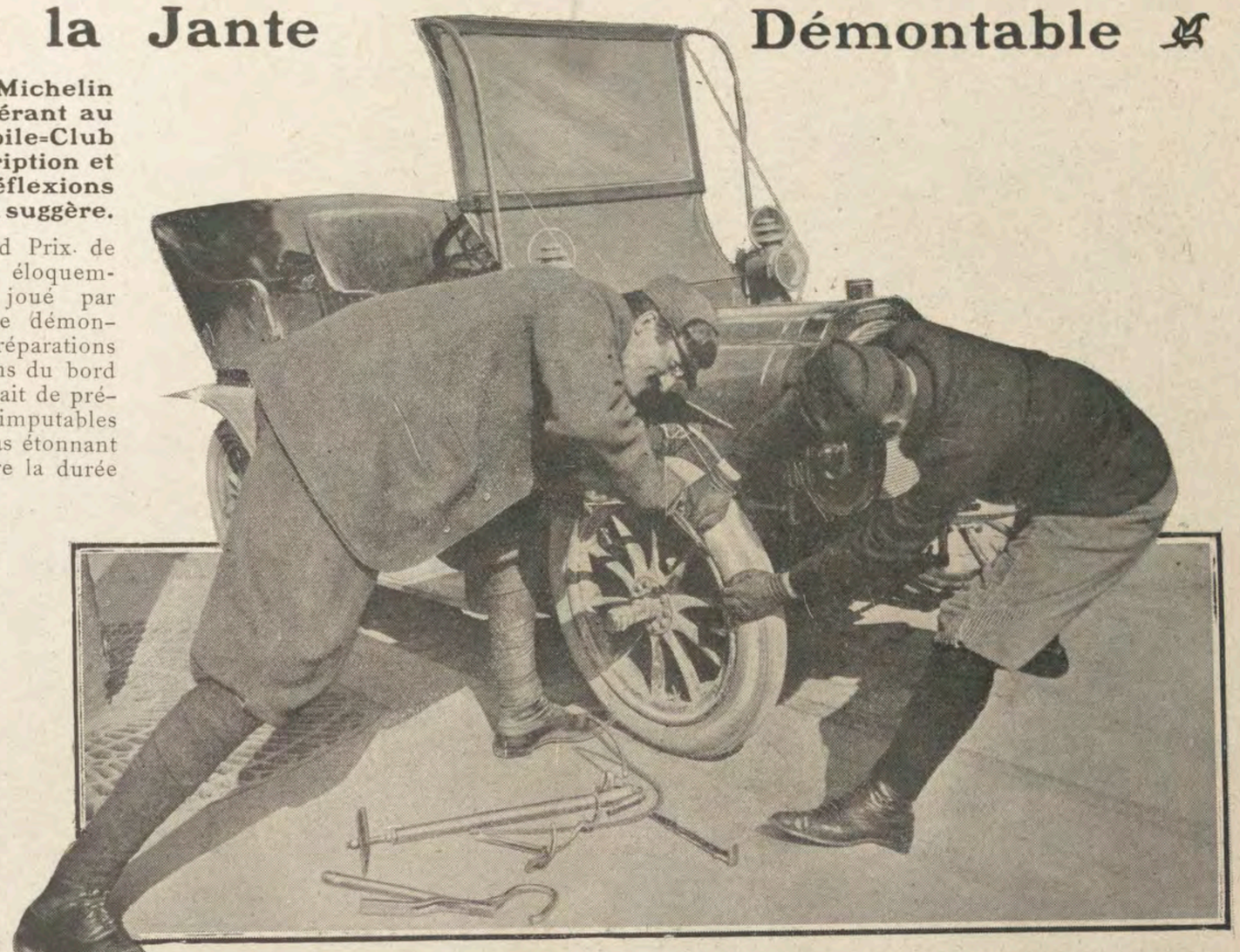
Le Pneu et la Jante Démontable

La jante démontable de Michelin a joué un rôle prépondérant au Grand Prix de l'Automobile-Club de France — Sa description et son emploi — Les réflexions que la nouvelle invention suggère.

Tous les comptes rendus du Grand Prix de l'Automobile-Club de France ont éloquemment montré le rôle important joué par l'apparition en course de la jante démontable. Dans une épreuve où toutes les réparations devaient être effectuées par les seuls moyens du bord et où la perfection des mécanismes permettait de prévoir que la plupart des arrêts seraient imputables aux crevaisons ou aux éclatements, il n'est pas étonnant que tous les concurrents aient songé à réduire la durée de ces arrêts.

Il y avait deux méthodes à employer pour parvenir au but fixé : soit réduire la durée de chaque arrêt, en trouvant quelque moyen nouveau d'opérer une substitution rapide de bandage, soit réduire la fréquence des arrêts en employant des pneumatiques fabriqués avec un soin jaloux. Cette dernière solution amena les bandages relativement légers pourvus d'un grand nombre de toiles, la première fournit à la jante démontable l'occasion de se manifester.

On sait le résultat : la jante démontable a, d'emblée et brillamment, gagné sa cause.



Autrefois.
C'est à de véritables efforts athlétiques, fort désagréables pour de simples touristes, qu'il faut se livrer pour démonter un pneu, fût-il de 90.

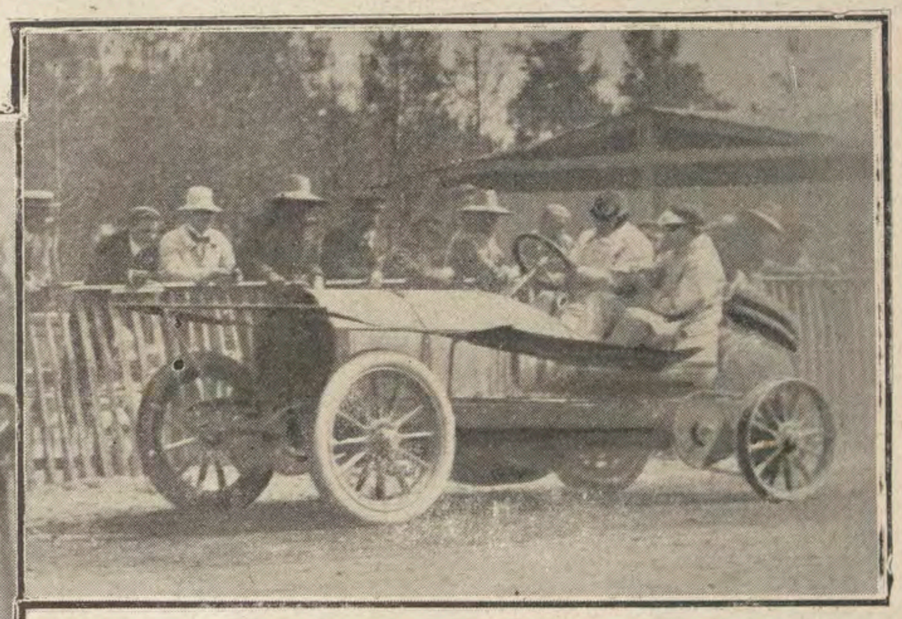
Ce qu'est la jante démontable

Mais, avant d'aller plus loin, il est indispensable que nous disions à nos lecteurs ce qu'est la jante démontable et comment on l'emploie.

Tous les touristes se sont tenu le raisonnement suivant : « Si, au lieu de l'enveloppe seule, je pouvais glisser sur la roue l'enveloppe toute gonflée et montée sur sa jante, quelle simplification ! J'emporterais à l'avenir des jantes de rechange toutes préparées et non pas des enveloppes flasques. »

Or, la jante démontable dont Michelin avait muni les voitures de Szisz et de

Celui qui avait des jantes démontables.
Szisz change un de ses pneus arrière en 2 m. 30 s., chronométré par le baron Henri de Rothschild.



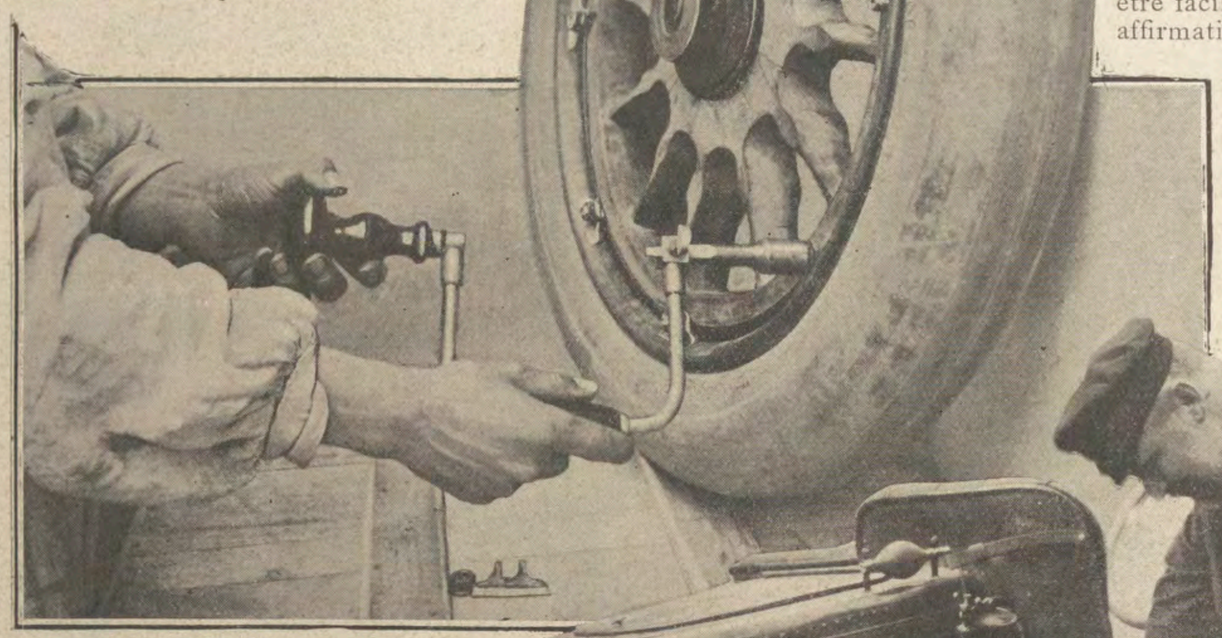
Celui qui n'en avait pas.
Marriaux revient au ravitaillement avec un pneu arrière en moins et une jante faussée.

Nazzaro, arrivés premier et second au Grand Prix, réalise ce problème. Elle supprime radicalement sur la route toute opération de réparation ou de gonflage des pneus ; elle permet un remplacement instantané et donne lieu à une manœuvre aisée au lieu du travail fatigant qu'entraîne le démontage et le remontage d'un pneumatique par les moyens ordinaires.

Comment est donc constitué le nouvel appareil ? Sur la jante ordinaire en bois, légèrement réduite de diamètre, est cerclée une fausse jante frettée qui est munie d'un mentonnet comme les roues de wagon : huit boulons filetés sont encastrés entre la

Un coin du ravitaillement Michelin.
Deux points de ravitaillement seulement étaient autorisés, et les coureurs devaient venir y chercher leurs bandages de rechange.

jante en bois et la frette. Cet ensemble constitue la partie inamovible de la roue. La partie mobile est constituée par une jante munie d'un pneu tout gonflé qui peut s'emboîter sur la frette fixe. De même que nous avons dans le bandage ordinaire un point de repère par l'échancrure du talon, à l'endroit où se doit placer la valve, de même la jante amovible se place sur la jante fixe, dans une position déterminée par une clavette d'acier. Des cavaliers sont placés à cheval sur les boulons filetés ; on les bloque contre la jante au moyen d'écrous de bronze dont l'emploi d'un vilebrequin



Aujourd'hui.

Avec un simple vilebrequin, et sans efforts, la jante, avec son pneu tout gonflé, est mise à la place de l'ancienne.

rend le serrage ou le desserrage excessivement rapide, et l'opération est complètement terminée.

On pourrait se demander comment le pneumatique tient sur la jante amovible, puisqu'il n'est aucunement question, dans ce qui précède, des boulons de sécurité, or, l'inventeur a conçu un nouveau type de valve qui pénètre à l'intérieur de la jante et établi un boulon de sécurité semblable à l'ancien qu'on aurait coupé à quelques millimètres de la jante. C'est ce que mon ami Pierre Souvestre a joliment appelé le papillon cul-de-jatte, qui n'en tient pas moins bien pour cela, et s'il s'agit de le faire jouer pour changer chambre ou enveloppe, suivant le procédé courant, on lui adapte un raccord très pratique, permettant d'avoir prise sur lui.

Quant à la surcharge imposée, elle est d'environ neuf kilos par roue et ce faible inconvénient ne saurait balancer le grand avantage que procure, en course, l'emploi de la jante amovible.

Cette dernière permet des montages d'une rapidité extraordinaire. Tous les spectateurs des tribunes ont pu constater qu'Edmond, deuxième équipier des Renault, n'employa que 1 m. 30 s. pour changer un bandage arrière et que de la Touloubre, dont la Bayard-Clément était munie de jantes amovibles, se contenta de 4 minutes pour échanger ses deux bandages d'arrière contre deux bandages neufs.

Quelques réflexions

On a dit, et à juste titre, semble-t-il, que la jante démontable était la triomphatrice du Grand Prix. Il va être facile de se rendre compte du sens et de la portée de cette affirmation. Szisz a changé 13 enveloppes durant les deux journées de course : comptons largement et donnons-lui 4 minutes pour chaque opération, il perd de ce fait 52 minutes.

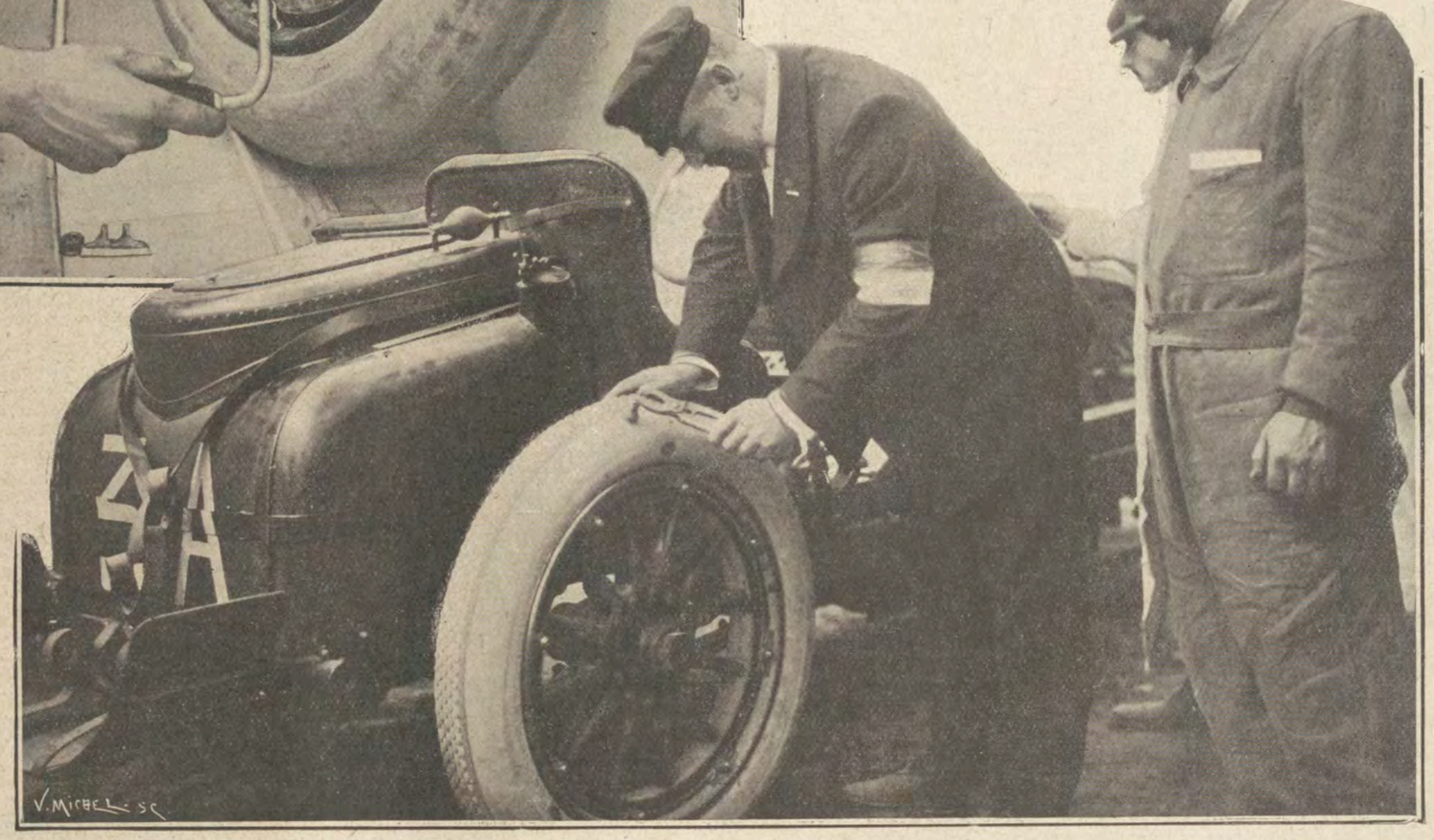
Albert Clément, qui n'avait pas de jantes démontables, doit changer 8 Dunlop. Soit dit en passant, c'est la consommation la plus restreinte qu'on ait enregistrée. En lui accordant seulement 10 minutes pour chaque opération, il est certain que nous sommes plutôt stricts et que dans la réalité, le Benjamin de nos conducteurs a perdu plus de 80 minutes auxquelles nous sommes ainsi conduits.

Mais il nous est permis d'affirmer que par cette seule raison qu'il n'avait pas de jantes démontables, Albert Clément était handicapé d'au moins 28 minutes vis a vis de son heureux rival, Or, Szisz le précède de 35 minutes environ. Qui peut dire ce qu'il fût advenu, sans l'apparition de la nouvelle jante de Michelin ?

C'est en ce sens qu'il est permis de dire que le résultat du Grand Prix n'apporte pas à notre esprit la bienheureuse certitude. Une seule chose est certaine, c'est que la Renault est une très bonne voiture qui eût peut-être triomphé encore dans des conditions égales, mais nous ne devons comparer que des choses comparables.

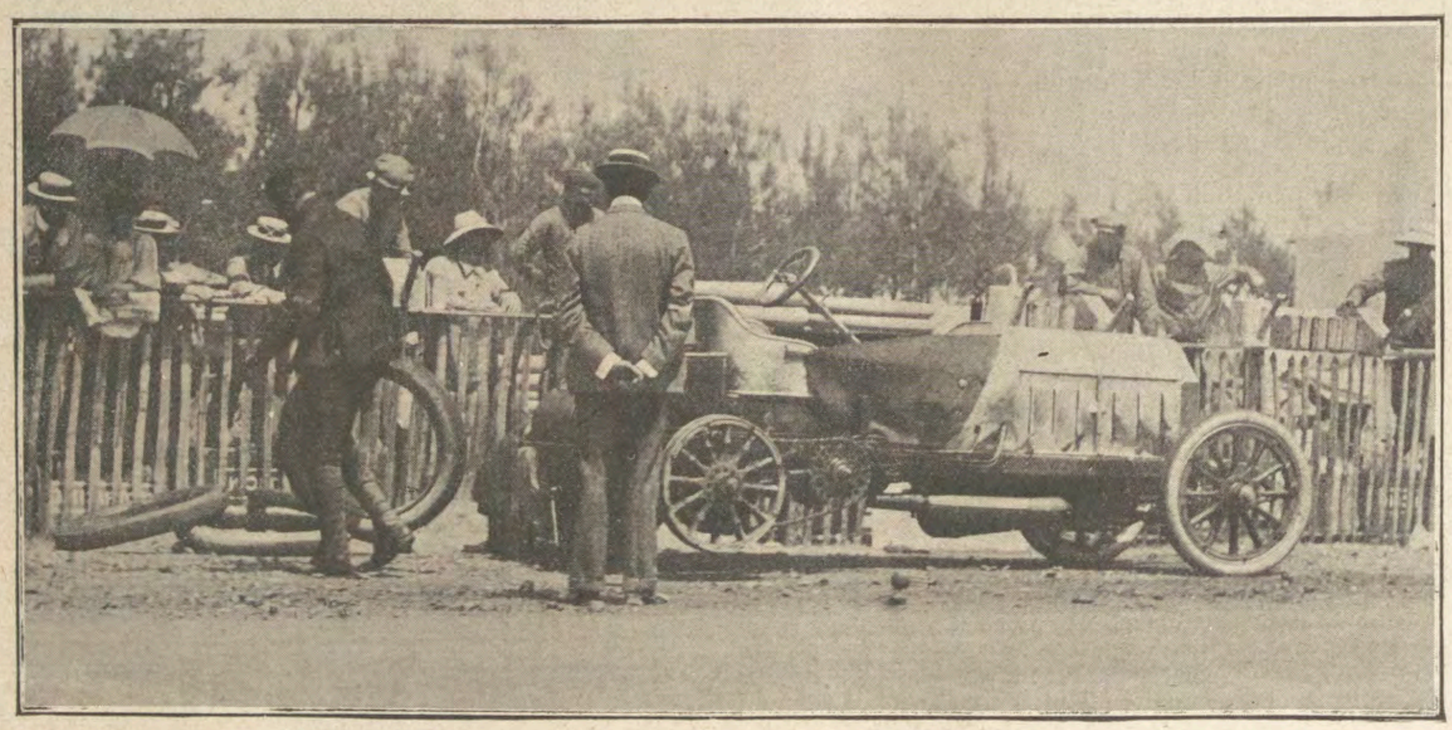
La conclusion de tout cela est aisée à prévoir : dans toutes les courses futures, les voitures seront, sans exception, munies du nouvel appareil, dont le coup d'essai valut un coup de maître.

C. Faroux.



Une bonne précaution.

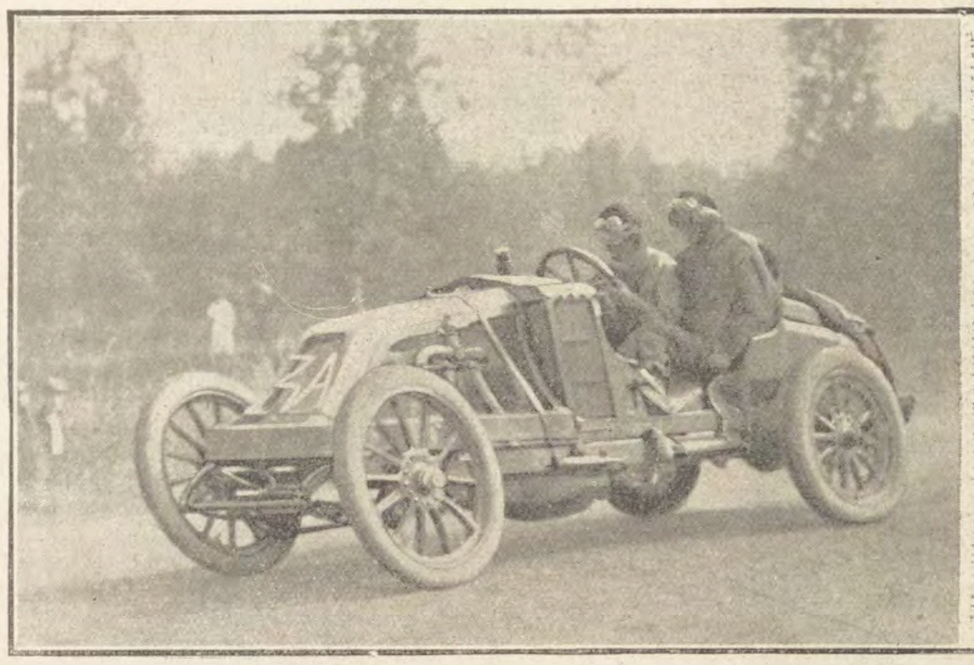
Une fois le pesage des voitures effectué, on en poinçonnait les pneus, pour éviter qu'ils fussent remplacés avant le départ.



Une réparation par les moyens du bord.

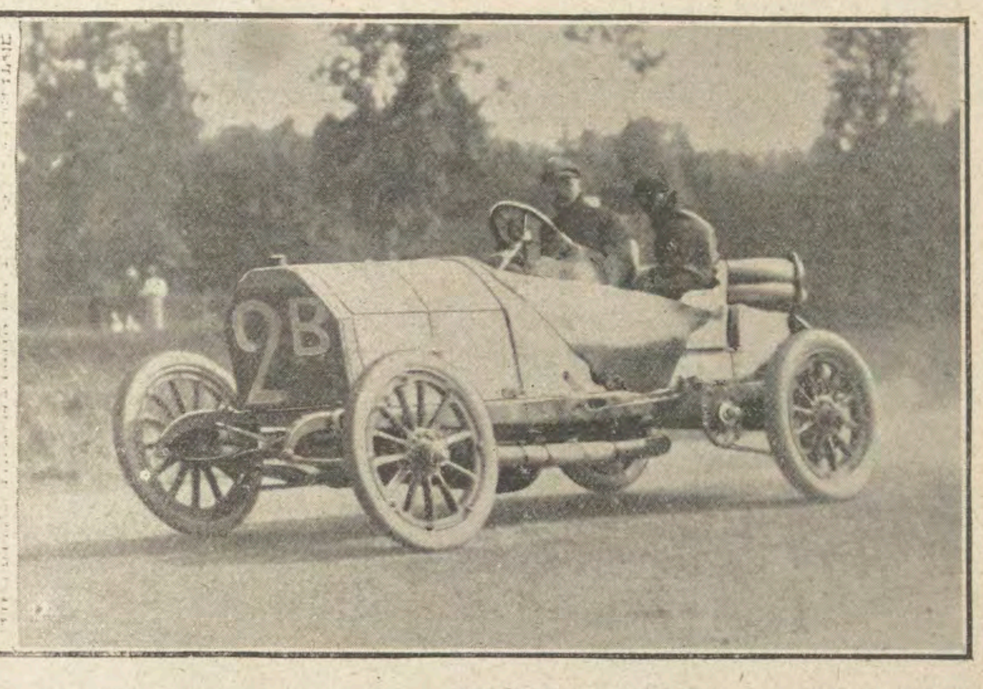
C'est en courant, que conducteur et mécanicien procédaient au remplacement de leurs bandages. Il ne fallait pas moins de douze à quinze minutes aux plus habiles.

Leurs vitesses ✍ Instantanés au 2.500e de seconde



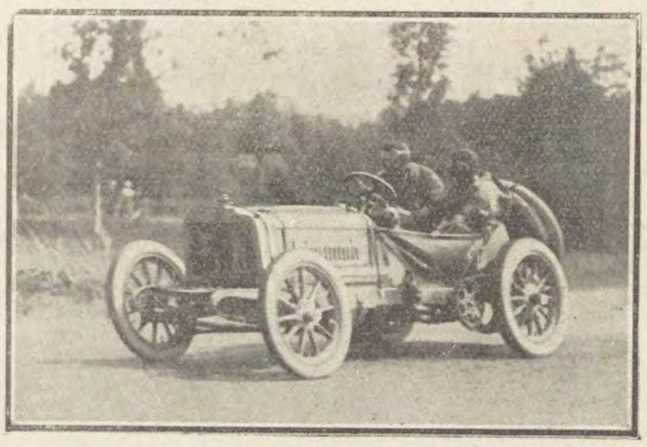
Szisz

a fait le meilleur temps sur le kilomètre lancé, 24 s. 1/5, 148 kilom. 700 à l'heure. — (Voiture Renault, pneus Michelin, châssis Arbel, magnéto Simms-Bosch.)



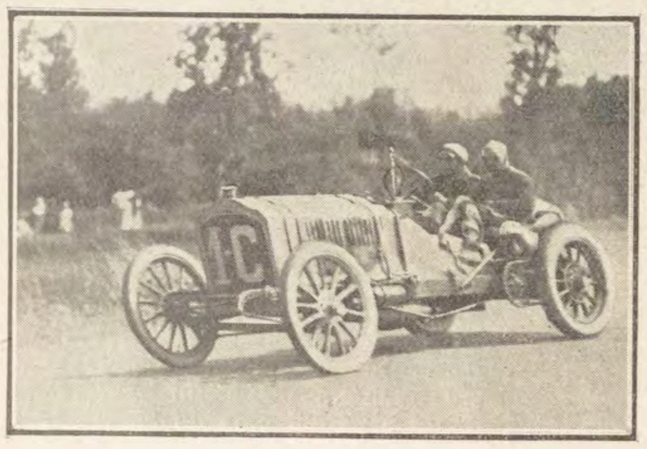
Nazzaro

a fait le meilleur temps du 12e tour, 57 m. 51 s. 2/5, 106 kil. 500 à l'heure. — (Voit. Fiat, Pneumatiques et jantes démontables Michelin.)



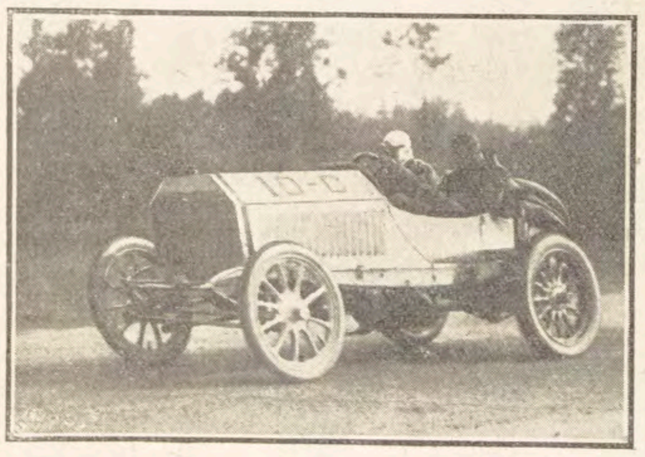
Baras

a fait le tour le plus vite, 52 m. 19 s., 118 kil. 300 à l'heure. — (Voit. Brasier, pneus Continental, châssis Arbel, magnéto Simms-Bosch.)



Duray

a fait le meilleur 5e tour, 52 m. 41 s., 117 kilom. 650 à l'heure. — (Voiture Lorraine-Dietrich, pneus Michelin, magnéto Simms-Bosch.)



Tart

a fait le meilleur 4e tour, 55 m. 28 s., 108 kil. à l'heure. — (Voit. Panhard, pneus Michelin.)

Quelques considérations sur les vitesses ✍ Une déception ✍

Au point de vue des vitesses, il faut bien reconnaître que le Grand Prix a causé une déception. Sur cette route de Sarthe, soigneusement préparée, abondante en lignes droites, d'où était bannie toute poussière, le vainqueur Szisz couvre les 619 kilomètres de la première journée en 5 h. 45 m. 30 s. 2/5, ce qui correspond à une moyenne de 108 kilomètres environ. Son moteur avait 165 millimètres d'alésage et développait 120 chevaux environ. Or, en 1903, dans la première étape de Paris-Madrid, disputée sur la distance Versailles-Bordeaux, Gabriel, sur 70 chevaux Mors (4 cylindres de 140 d'alésage) dépassait les 105 de moyenne, en dépit d'un itinéraire plus accidenté et malgré qu'il ait subi un certain retard du fait des 78 voitures qu'il dut passer en pleine vitesse du départ à l'arrivée.

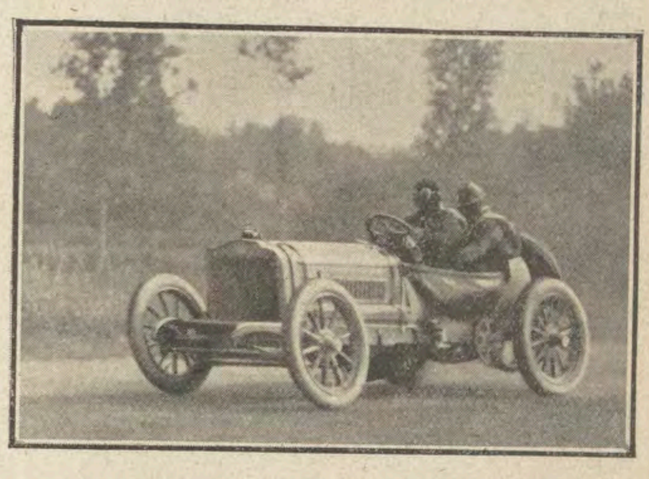
Dans la seconde journée, Szisz fait 96 environ de moyenne, en sorte que sa moyenne générale sur les 1.238 kilomètres ressort à 101 environ. Assurément, la performance est belle, mais on ne peut s'empêcher de faire cette remarque que l'accroissement des vitesses est infiniment plus lent que l'accroissement des puissances. C'est toujours la même histoire : il faudra augmenter le poids des voitures pour avoir une plus grande adhérence, partant une plus complète utilisation des moteurs d'aujourd'hui.

Sur le kilomètre lancé, le meilleur temps, 24 s. 1/5 est fait par Szisz et correspond à une moyenne horaire de 148 kilom. 700 environ. Or, c'est, tout au plus égalé, le record du kilomètre d'il y a trois ans.

Encore, les concurrents du Grand Prix bénéficiaient-ils de la superbe lancée que procurait la descente de la Belle-Inutile. Jamais la réglementation à la limite de poids n'a si complètement démontré sa désuétude.

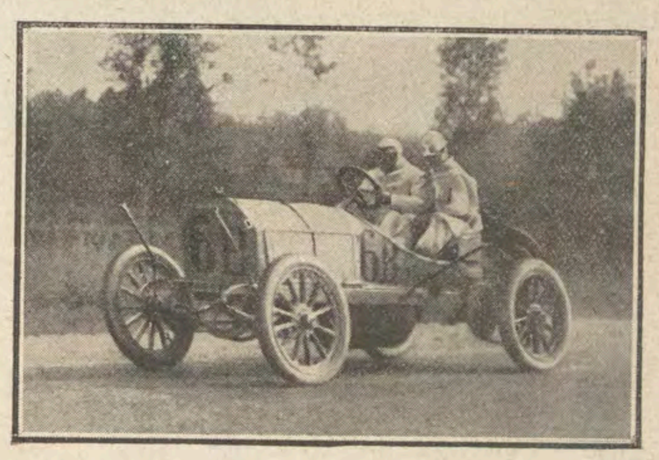
F. A. Wheel.

Il faut tenir compte aussi que la rapidité de réparation permise par les jantes amovibles a beaucoup influé sur la vitesse. Les concurrents qui ne les avaient pas adoptées se sont trouvés de ce fait handicapés. On peut affirmer que le jeune Clément aurait pris la première place si, jusqu'au dernier moment il n'avait pas persisté à refuser les roues que la société des jantes amovibles M. L. avait mises à sa disposition. Les deux autres voitures Bayard-Clément en étaient munies. Celle de Villemain qui n'en avait qu'aux roues *arrière*, s'est trouvé éliminée par suite de l'écrasement d'une jante à la suite de l'éclatement d'un pneu *avant*. De la Touloubre a dû abandonner pour une cause indépendante des pneumatiques, car il venait de remplacer en moins de quatre minutes, devant les tribunes, ses deux jantes amovibles. On peut donc dire que les jantes amovibles M. L. qui, en dehors du Circuit, ont couvert 5.000 kilomètres sur voiture de course de 125 chevaux, ont conquis au Circuit leur brevet de supériorité.



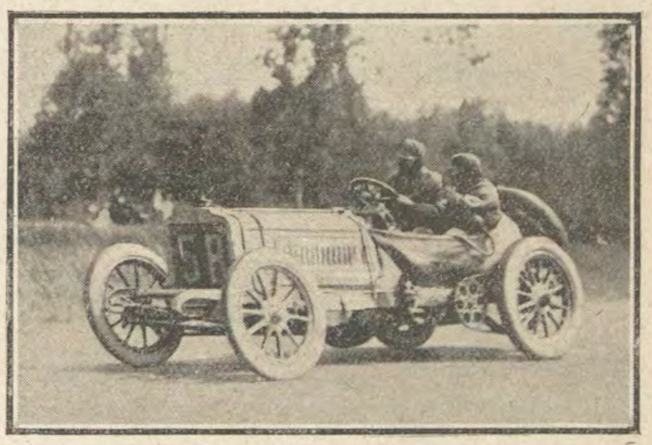
Pierry

a fait le meilleur 2e tour, 52 m. 31 s., 117 kilom. 900 à l'heure. — (Voit. Brasier, pneus Michelin, châssis Arbel, magnéto Simms-Bosch.)



Mariaux

a fait le meilleur 7e tour, 58 m. 39 s., 105 kilomètres à l'heure. — (Voiture Mercédès, pneus Continental.)

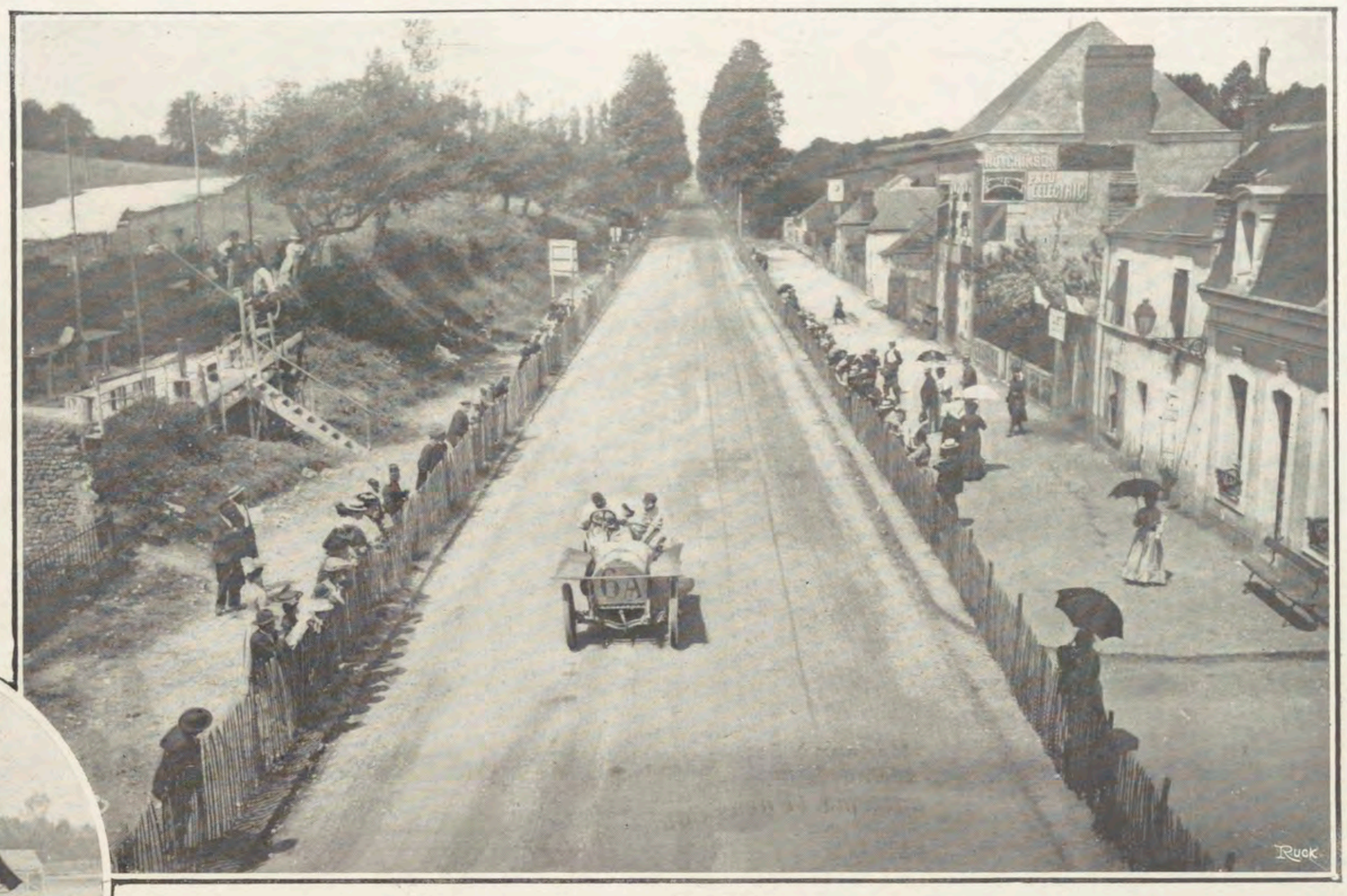


Barillier

a fait le meilleur 3e tour, 55 m. 23 s., 108 kil. 180 à l'heure. — (Voit. Brasier, pneus Continental, châssis Arbel, magnéto Simms-Bosch.)

CE QU'ONT FAIT LES MERCÉDÈS

M C.-L. Charley, l'habile représentant en France des Mercédès, donne aux lecteurs de la *Vie au Grand Air* ses impressions sur la course et sur le règlement qui la régissait



Jenatzy, dans la ligne droite avant Saint-Calais.

Arrêté par une conjonctivite causée par les projections de goudron, l'excellent conducteur a dû céder sa place le second jour à Burton. Sa Mercédès n'en a pas moins fini le parcours et s'est classée 10e, en 16 h. 18 m. 42 s. 4/5. (Allumage par magnéto Simms-Bosch.)

Burton, passant devant les tribunes.

Burton a remplacé à l'improviste, le second jour, Jenatzy, indisposé.

Beaucoup de sportsmen ont été surpris de ne pas voir les « Mercédès » figurer en tête du classement du Grand Prix de l'A. C. F. Quelques-uns de nos amis s'en sont émus; je m'empresse de dire que je ne partage pas leur émoi.

Les courses d'automobiles présentent trop d'aléas et trop de facteurs qui n'ont rien à voir avec la qualité d'une voiture influent sur son classement, pour qu'on tire une conclusion trop nette de ce fait brutal qu'est le gain d'une épreuve. Seule, la foule peut se laisser influencer par un résultat et cela est encore plus vrai pour une course disputée dans les conditions du Circuit de la Sarthe et faussée par une double cause sur laquelle je crois intéressant d'insister pour les lecteurs de la *Vie au Grand Air* : les règlements bizarres de cette course, et la question des pneumatiques.

L'Automobile-Club de France avait voulu une course dure : il a réussi au delà de ses espérances. Tous ceux qui étaient à Pont-de-Gennes, se sont rendu compte des souffrances véritables qu'ont endurées les concurrents, par une chaleur torride, grillés par le soleil, les yeux brûlés, le visage corrodé par la poussière de goudron qui pénétrait partout, passant sous les lunettes les mieux construites, et s'infiltrait au travers des masques les plus ingénieusement ajustés.

Il était vraiment inhumain de demander à ces hommes deux jours de course dans ces conditions, car si l'on peut supporter la fatigue, il n'en est pas de même pour la souffrance, surtout lorsque la souffrance atteint les yeux, l'organe le plus essentiel pour le conducteur.

Un seul jour était bien; le second jour fut lassant pour tout le monde, même pour le public, et ce fut devant des tribunes vides, dans un enthousiasme éteint, je dirais même refroidi si le thermomètre n'eût pas marqué 35 degrés au-dessus de zéro, que se firent les arrivées.

Quelle différence avec la Coupe Gordon-Bennett du Taunus et d'Auvergne! C'est qu'en modifiant les conditions de la course, l'A. C. F. en a détruit l'intérêt sportif. Auparavant, nous avions une lutte industrielle des plus intéressantes, une véritable lutte internationale; chaque équipe amenait avec elle quelques milliers de compatriotes enthousiastes, passionnés pour la lutte qui mettait en présence, non seulement des hommes, mais encore des pays. L'A. C. F. n'avait pas prévu cela, mais on ne prévoit pas tout, c'est ainsi qu'on n'avait pas pensé à la modification profonde qu'allaient apporter à la course les jantes amovibles. La jante amovible, pourvue de son pneumatique tout gonflé, tout monté, était remplacée en moins de deux minutes ; il en fallait 20, et parfois une demi-heure entière, pour remettre un bandage à deux hommes fatigués par des centaines de kilomètres ; avec un peu de déveine, on perdait près d'une heure chaque tour ; comme il y avait 12 tours, concluez...

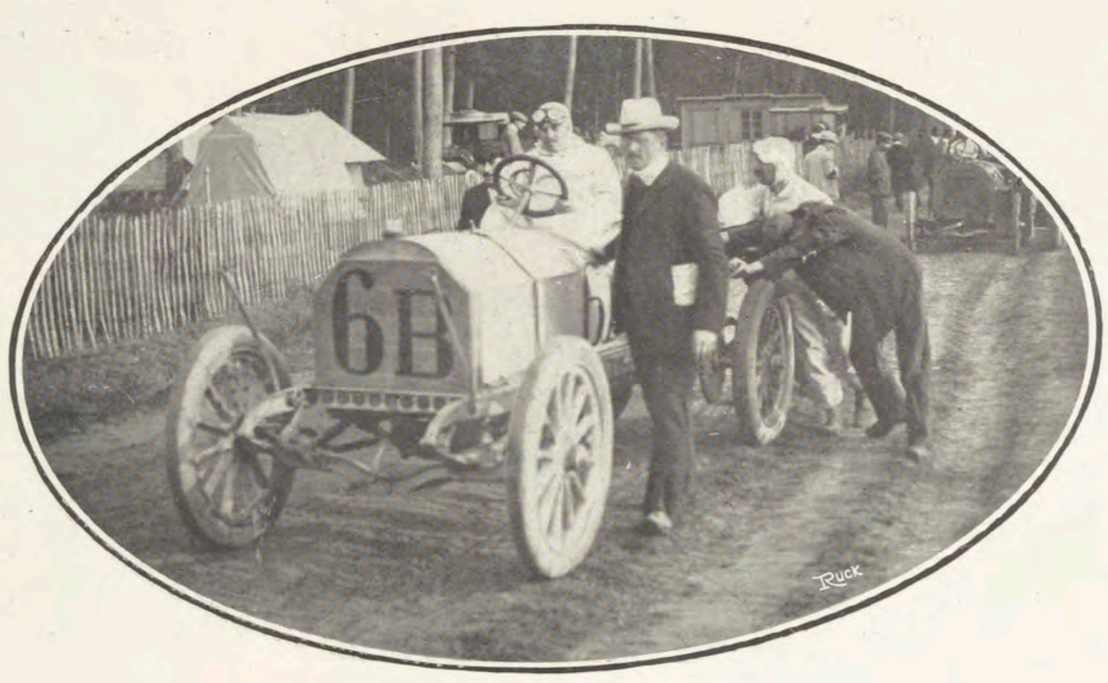
Mais où nous touchons à l'absurde, c'est que ce même règlement qui autorisait le remplacement d'une jante qui est pourtant bien partie intégrante d'une voiture, interdisait le remplacement d'une roue. Supposez deux concurrents, crevant leur pneu et faussant leur jante pour avoir roulé dessus le temps d'arrêter leur voiture ; l'un remplaçait sa jante en même temps que le pneumatique, l'autre devait redresser la sienne à coups de marteau.

Croyez-vous que ceux qui ont élaboré les règlements de cette course n'auraient pas dû prévoir ce cas et autoriser le remplacement d'une roue comme ils permettaient celui d'une jante?

Ils ne pouvaient invoquer le prétexte de ne pas y avoir pensé puisque cette demande leur avait été adressée trois semaines avant la course. Que penser de ce refus? Mais, me direz-vous, pourquoi n'avez-vous pas pris des jantes amovibles ? Pourquoi ? La réponse est bien simple; c'est qu'il s'agissait d'une chose nouvelle, dont le résultat n'était pas suffisamment connu et parce qu'aussi ces jantes amovibles constituaient un excédent de poids. Les voitures étaient construites pour être dans la limite de poids maximum. De plus ces mêmes jantes, si utiles pour les courses, n'offrent, à notre avis, aucun avantage pour les voitures de tourisme ; il est presque impraticable pour celles-ci d'emporter avec elles un chargement complet de pneumatiques montés sur leurs jantes tout gonflés.

Les « Mercédès » prendront leur revanche, vous les retrouverez aux Ardennes, à Brescia, et à la Coupe Vanderbilt; peut-être auront-elles des jantes démontables, mais ce que je puis vous assurer c'est qu'elles n'auront plus les mêmes pneumatiques !

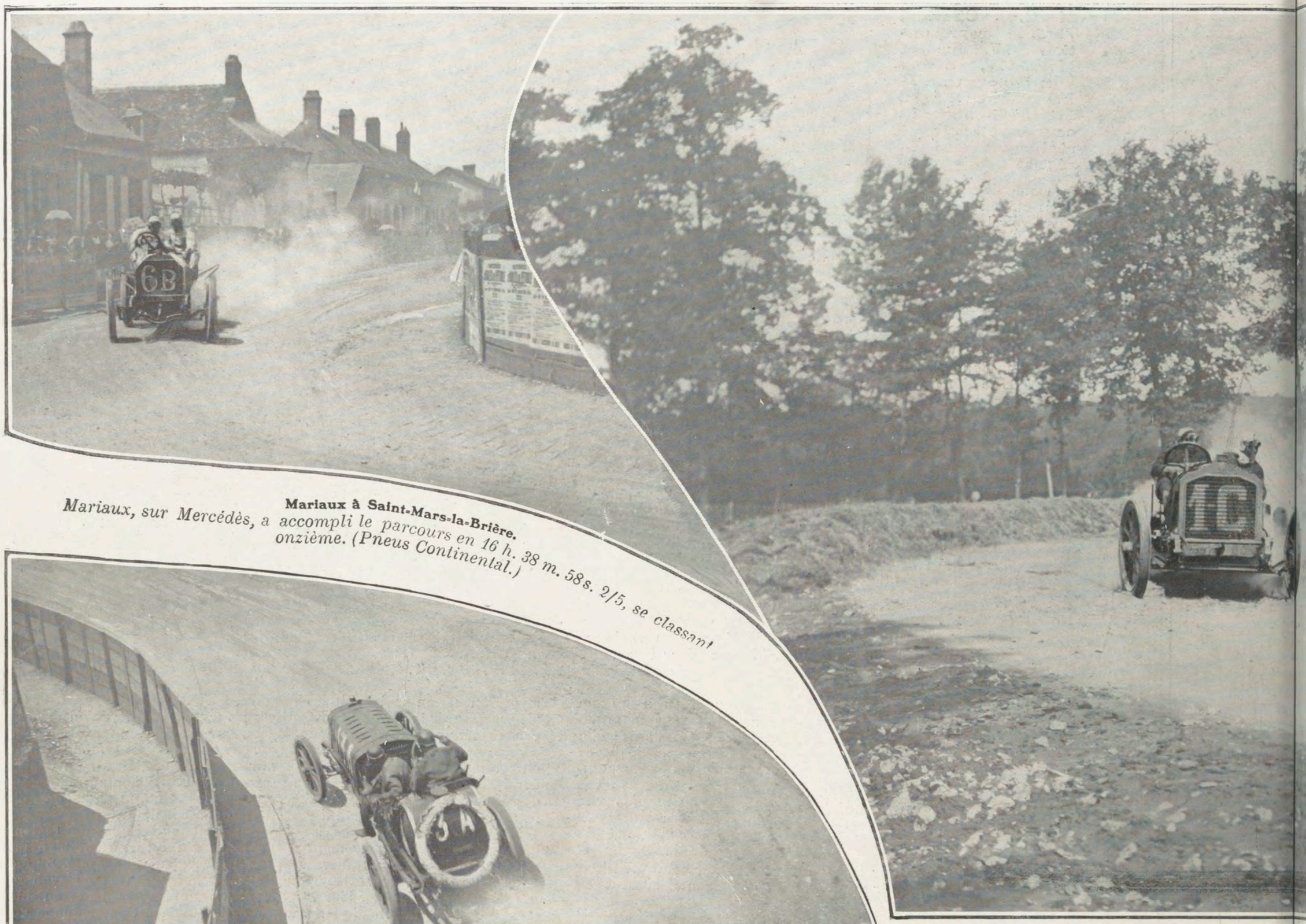
C.-L. Charley.



Marriaux se rendant au départ.

Le troisième représentant des Mercédès a fait une course superbe et a montré une énergie peu commune. Il s'est classé 11e en 15 h. 38 m. 58 s. 2/5. (Allumage par magnéto Simms-Bosch.)

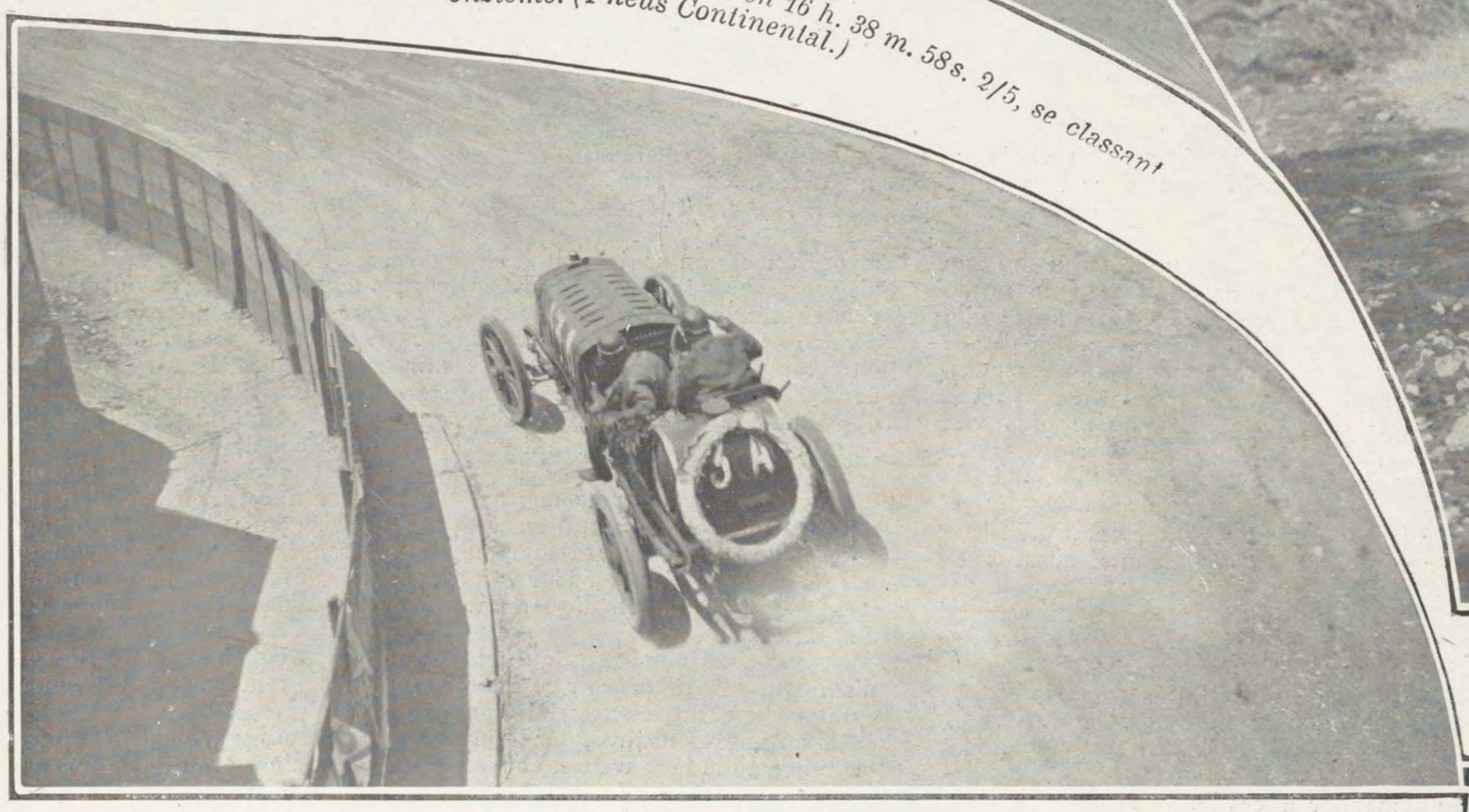
LEURS VIRAGES — QUELQUES PHO



Mariaux à Saint-Mars-la-Brière.

Mariaux, sur Mercédès, a accompli le parcours en 16 h. 38 m. 58 s. 2/5, se classant onzième. (Pneus Continental.)

Duray, sur sa Lorraine-Dietrich, munie



Clément à Saint-Calais.

Albert Clément provoquait un frisson d'émotion chez les spectateurs, à cause de la façon téméraire dont il prenait ses virages.

Szisz à la Fourche.

Le virage de la Fourche était le plus dangereux de la course. On admirera la façon dont le prenait le vainqueur du Circuit, Szisz.

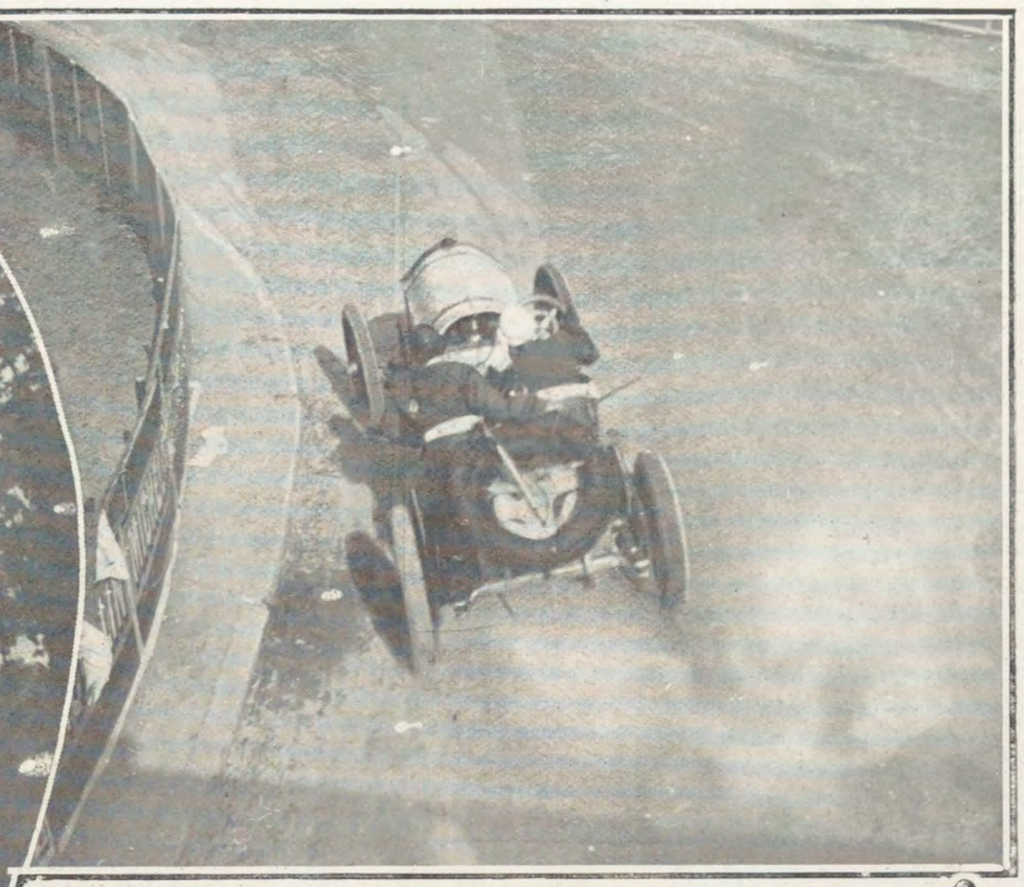
Fitz Sheppa

Quatrième le premier jour, Fitz Sheppard, sur Hothchkiss jour, mais un virage pris trop vite à la Fourche le

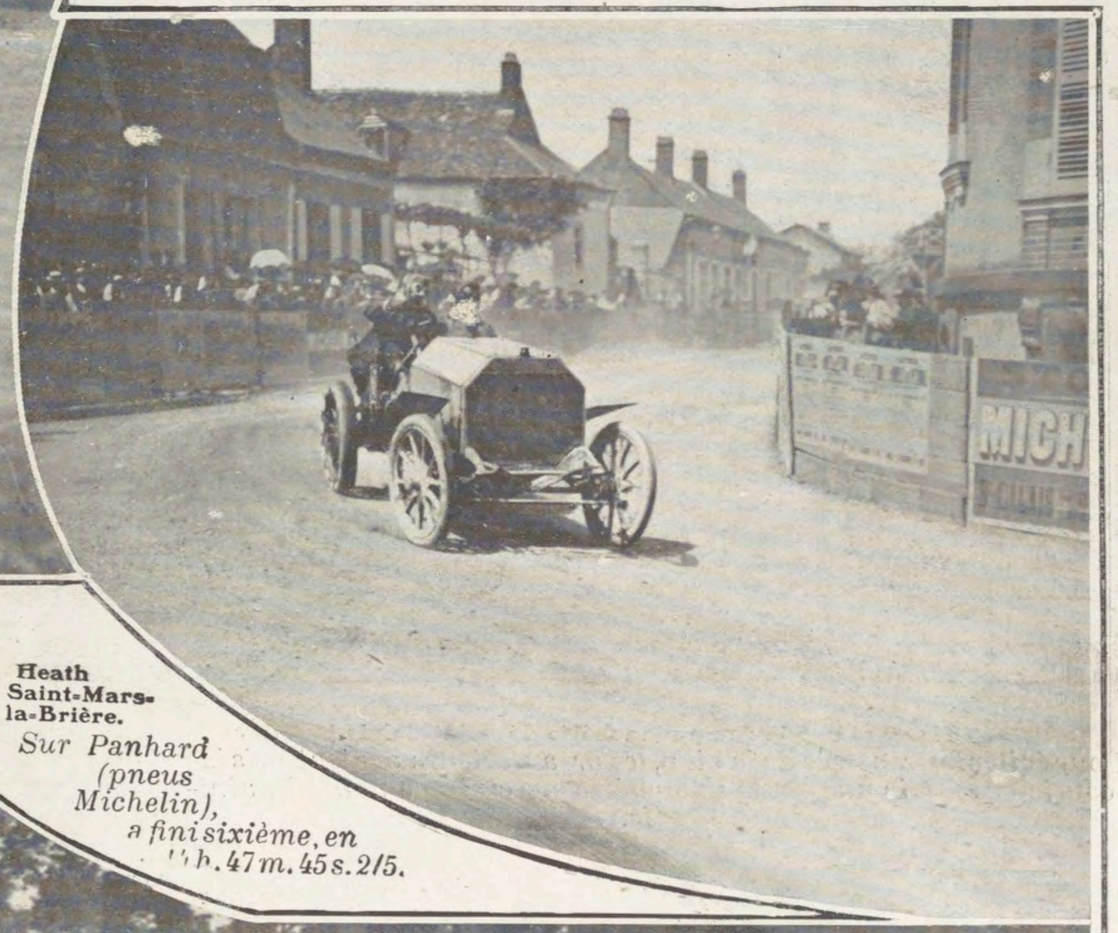
A l'inverse des Circuits du Taunus et d'Auvergne, le Circuit de la Sarthe était en majeure partie composé de lignes droites et ne comptait que peu de virages. Cependant, ceux de Vibraye, de Connerré, de St-Mars-la-Brière et de la Fourche présentaient une certaine difficulté. Le dernier surtout, qu'on avait cru améliorer en le relevant, a été cause de quelques

TOGRAPHIES PRISES EN VITESSE

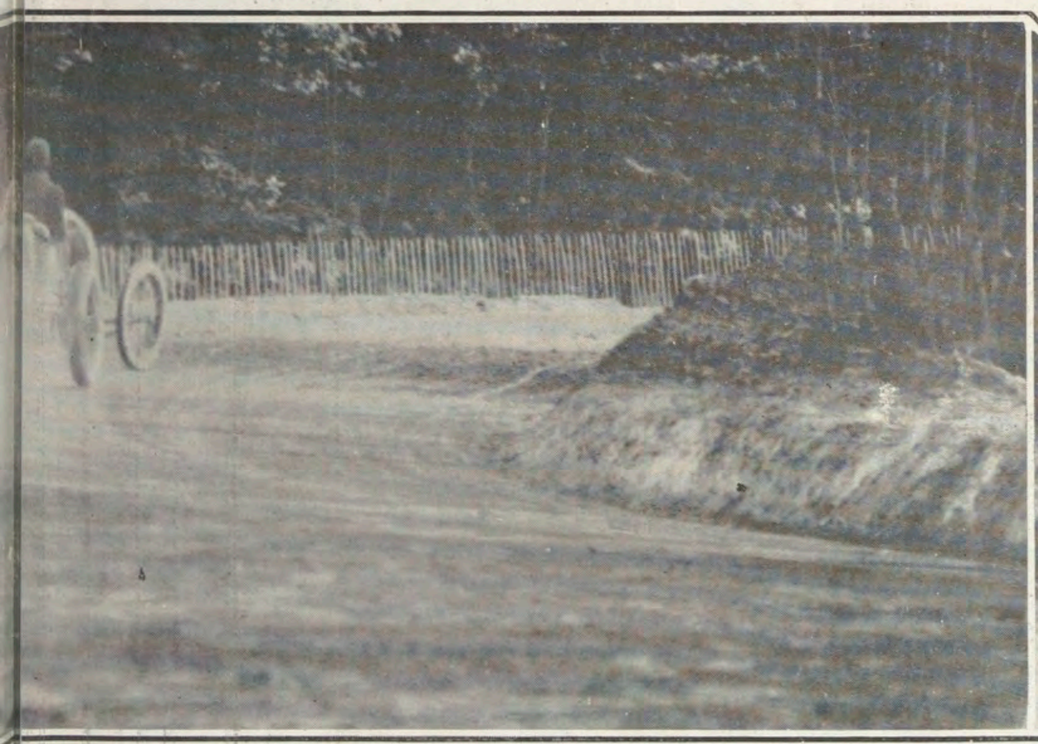
Duray à la Fourche.
pneus Michelin, s'est classé huitième en 15 h. 26 m. 1 s. 3/5.



Le Chevalier V. Florio à Saint-Calais.
Sur Mercédès, avait fait une belle course, lorsqu'il faussa sa jante en pleine descente, ce qui l'obligea à s'arrêter. (Pneus Continental.)



Heath à Saint-Mars-la-Brière.
Sur Panhard (pneus Michelin), a fini sixième, en 11 h. 47 m. 45 s. 2/5.



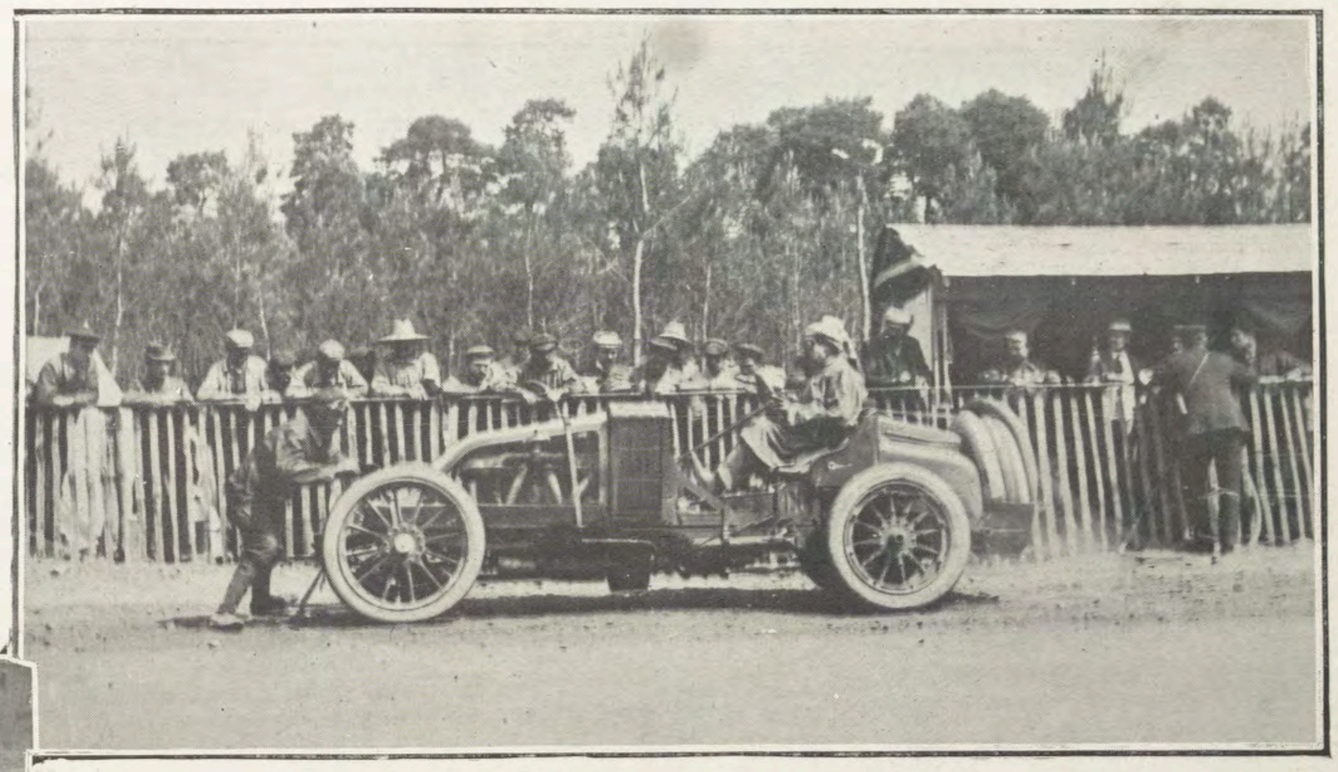
à Vibraye.
neus Michelin), fournit une course splendide le second échapper à la corde et Sheppard brisa une roue.

De La Touloubre à la Fourche.
De la Touloubre n'a pas fourni la course qu'on pouvait espérer de lui. Il a abandonné le premier jour.

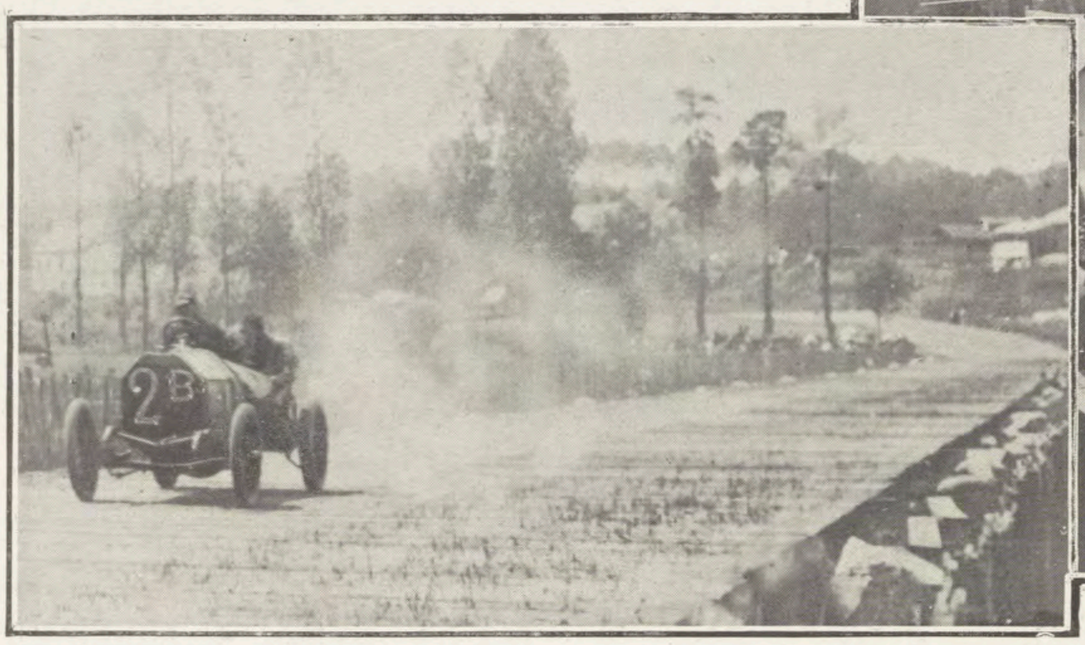
ris de roues survenus à des conducteurs pourtant renommés pour leur prudence et leur habileté mais qui n'avaient pu l'essayer avant la course. Nous donnons ci-dessus quelques hotographies typiques de ces différents virages. Nos lecteurs pourront se reporter à notre collection de l'année dernière pour les comparer avec ceux de Rochefort ou du Gendarme.

LES A-COTÉS DE LA COURSE

Brasier et L. Renault.
Deux vainqueurs! M. Louis Renault, constructeur de la voiture de Szisz, cause avec M. Brasier dont les trois voitures se sont classées dans un excellent rang.



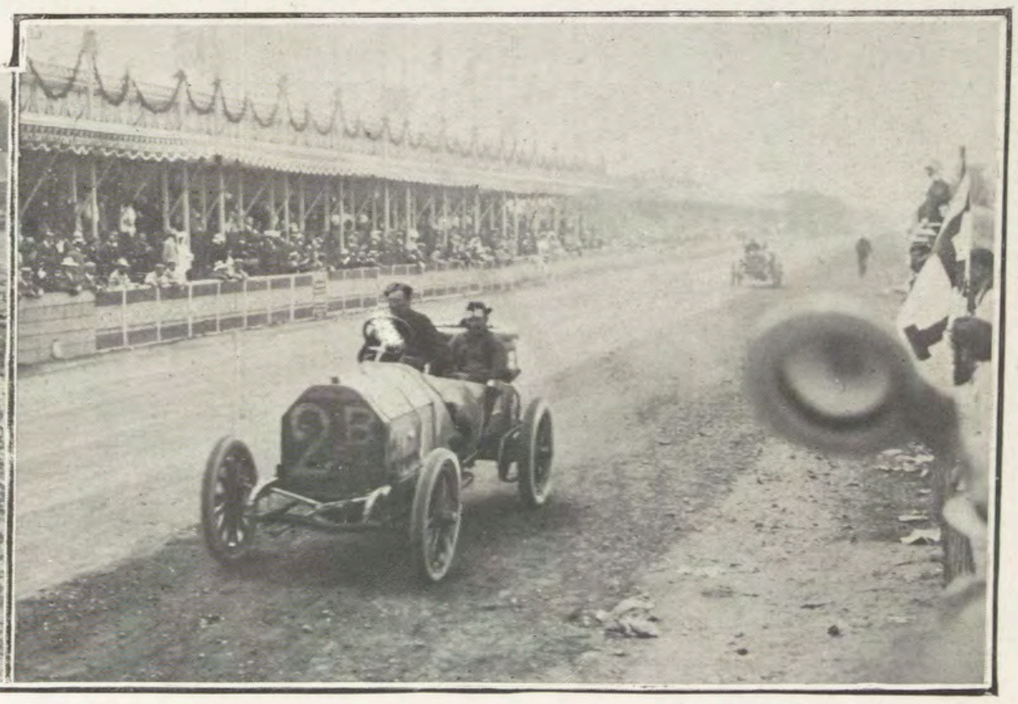
Gruss au volant de la voiture d'Edmond.
Le premier jour, après quelques tours, Edmond souffrant horriblement des yeux ne pouvait continuer. Immédiatement Gruss saute dans sa voiture pour le remplacer, mais le règlement interdisait ce changement au cours d'une même journée et Edmond, très courageux, reprit sa place. Terrassé par la douleur il fut obligé d'abandonner bientôt.



Nazzaro sur la route planchéiée de Saint-Calais.
Pour éviter la traversée de la ville, les organisateurs avaient pris la précaution d'établir une route planchéiée avec virage relevé à Saint-Calais.

Arrivée de Teste à l'ambulance.
Après son terrible accident, le valeureux Teste fut conduit à l'ambulance en plein air où il reçut les soins du docteur Poirier.

La revanche du cheval !
Le matin du second jour, les voitures venaient du parc fermé au départ, conduites par des chevaux, les conducteurs n'ayant le droit d'y toucher qu'après que le départ leur avait été donné.

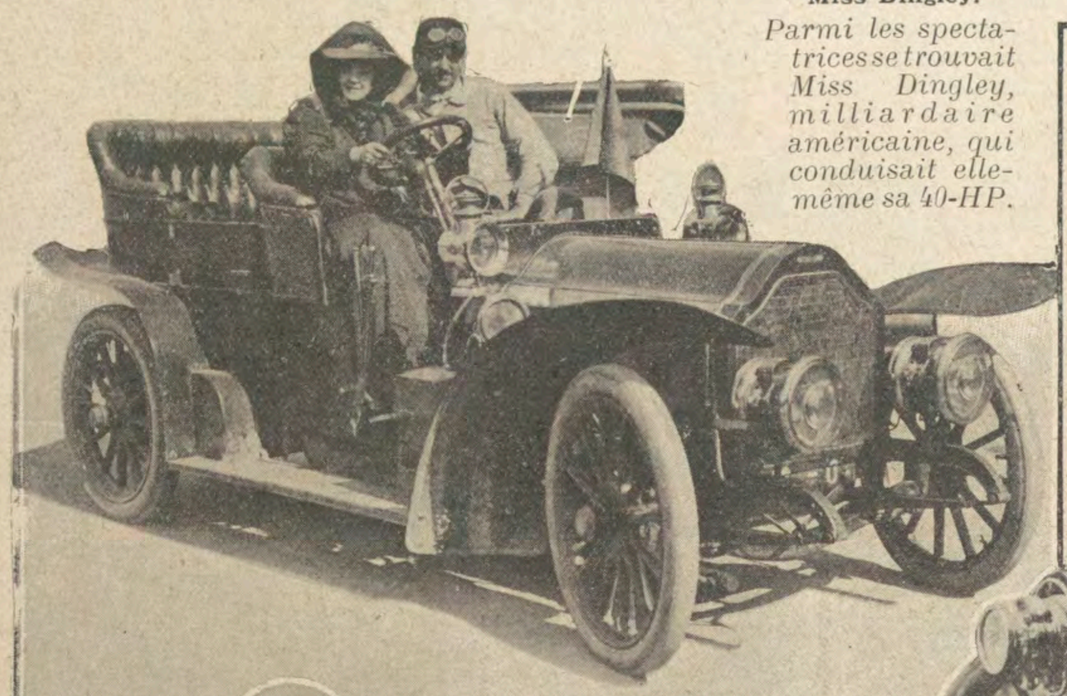


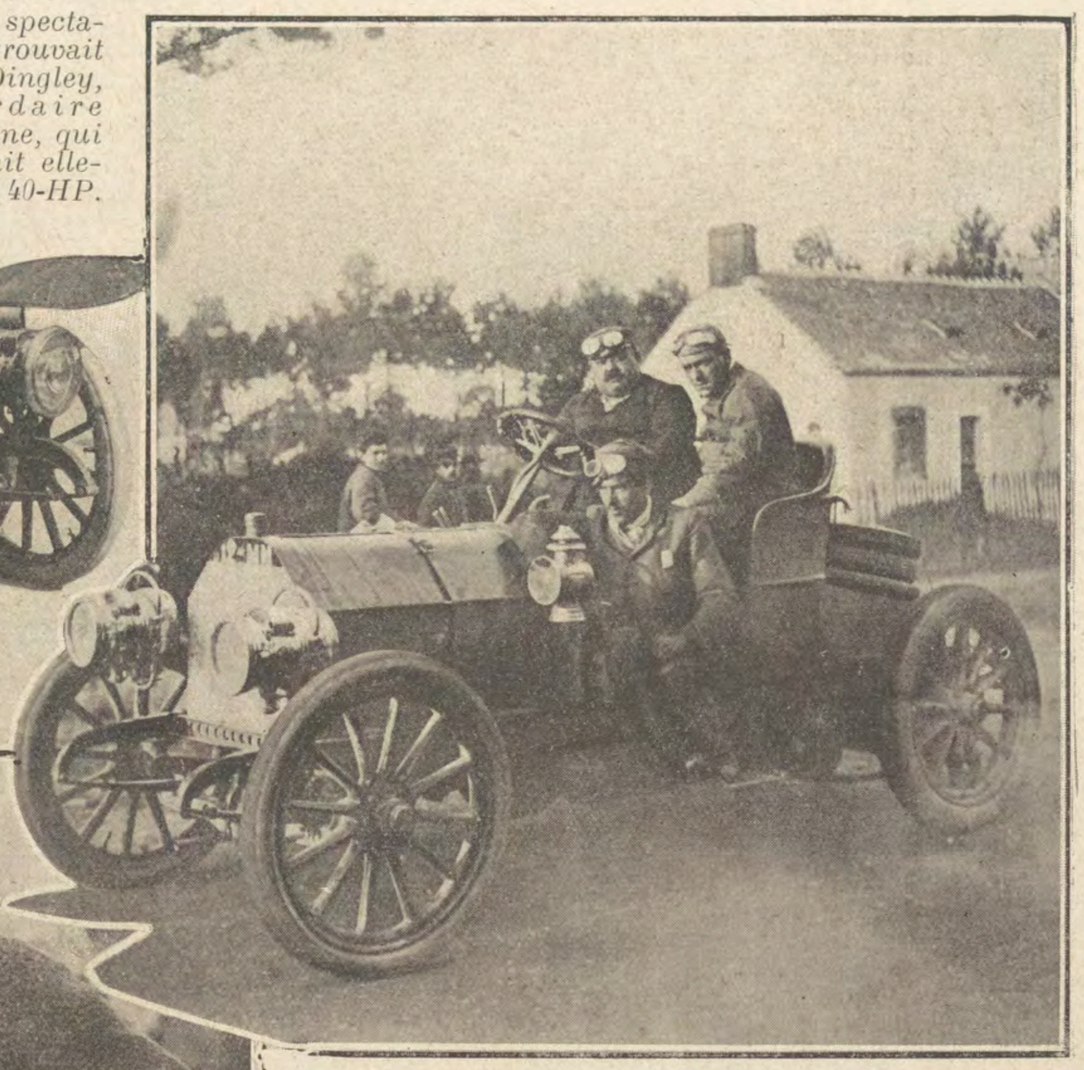
L'arrivée de Nazzaro.
Nazzaro se classe second en 12 h. 46 m. 26 s. sur voiture Fiat *munie de pneumatiques et de jantes démontables* Michelin. *On aperçoit dans le lointain Clément qui achève le parcours.*

LES A-COTÉS DE LA COURSE

Miss Dingley.

Parmi les spectatrices se trouvait Miss Dingley, milliardaire américaine, qui conduisait elle-même sa 40-HP.





La 60-HP de la *Vie au Grand Air*.

L'excellent conducteur Paul Faure avait mis à la disposition de la Vie au Grand Air *sa 60-HP qui a permis à nos collaborateurs de rayonner les routes du Circuit.*

Duray et son mécanicien.

Tous les coureurs ont souffert de la poussière et du goudron, quoiqu'ils aient tous pris la précaution de mettre des lunettes et des masques hermétiquement fermés.

Le tunnel de Pont-de-Gennes.

Un tunnel avait été percé sous la route pour permettre aux spectateurs de circuler et d'aller des tribunes au camping et au garage des automobiles.

Le poste de ravitaillement de la Motricine.

La Motricine, la reine des essences, comme dans toutes les épreuves automobiles où l'essence est un des facteurs du succès, a alimenté la voiture victorieuse Renault ainsi que les voitures classées deuxième et troisième.

E. Fitz Sheppard — Les Débuts d'un Amateur

Un gentleman américain — Début en course particulièrement brillant — Fâcheux accident qui arrive à une excellente voiture.

La troisième Hotchkiss sera montée par M. Fitz Sheppard.

— Vous dites?...

— Fitz Sheppard, un Américain, un cousin de W. K. Vanderbilt.

— Ah! oui, parfaitement ; encore un gentleman.

Et ce mécanicien de Suresnes ou de Puteaux mettait dans le mot « gentleman » un tel mépris qu'on osait à peine prétendre s'insurger contre ce parti pris. On aurait pu citer l'excellence de Heath, la maîtrise de de Caters, la fugue de Pierre de Crawhez et même, — pourquoi pas? — l'adresse de Vanderbilt, mais le mécanicien aurait levé les épaules et aurait ajouté sans aucun doute :

— Laissez-moi donc tranquille, ils savent tenir un volant, mais ne voudront jamais s'accrocher à démonter un pneu.

Fitz Sheppard au départ.

Le milliardaire américain qui faisait ses débuts en course s'est classé quatrième le premier jour, sur une Hotchkiss, *pneumatiques* Michelin.

Sheppard à Saint-Mars-la-Brière.

Ayant manqué son virage de la Fourche, Sheppard est allé heurter le talus et a été mis hors de course.

Et pourquoi plaider auprès d'un tel entêtement la joie du sport et l'enthousiasme de la victoire? pourquoi essayer de le convaincre qu'un monsieur qui fait la course uniquement par goût mettra plus de cœur à l'ouvrage qu'un compagnon qui la fait par nécessité : il aurait recommencé à lever les épaules se bornant à répondre obstinément :

— Un gentleman, il n'y a rien à faire ; il « laissera ça là » à la troisième crevaison.

Il faut d'ailleurs ajouter que les critiques compétents et sportifs ne donnaient guère plus leurs faveurs à l'Américain qui débutait en course. On s'accordait à considérer que si d'autres avaient fait leurs preuves, lui, du moins, jusqu'à ce jour, n'avait guère fait de prouesses. Aussi, quand, le jour du Grand Prix, on s'aperçnt soudain que l'Américain, — que ce gentleman allait terriblement vite et avait toutes les chances d'être dans le groupe de tête, les plus sceptiques hochèrent la tête et confessèrent que c'était tout de même un maître conducteur. Mais où l'impression fut véritablement la meilleure, ce fut le lendemain matin, quand il descendit de voiture avec son mécanicien, — un colosse, — pour remettre la voiture en état. La cigarette aux lèvres, sans hâte, sans fièvre, tandis que le mécanicien changeait un pneu, méthodiquement, une clé en main, il revoyait toutes les parties de sa voiture, fouillant d'un œil sûr les mystères du capot, resserrant un écrou ici, isolant un fil là, se couchant à moitié sous le châssis, travaillant comme nonchalamment, mais avec un soin exact, une méthode parfaite qui arracha à Juller, le mécanicien de Théry mon voisin, ce cri :

— Il sait y faire!

Le travail fini, il ralluma une cigarette, enjamba son baquet et, au premier coup de manivelle de son compagnon, le moteur détonna; d'autres étaient restés plus d'une heure à travailler sur leurs machines fatiguées. Il avait passé dix minutes à peine à visiter sa merveilleuse Hotckhiss et le voilà qui avec le même flegme, la même froide nonchalance, reprenait son envolée, sur les routes épouvantables du circuit. Ah! le fameux billard promis! ah! le fameux virage de la Fourche, relevé pour que les voitures puissent le prendre à tout allure, disait-on! joli billard, jolie route et joli virage! Et Fitz Sheppard sentit tout à coup que les roues engrenées dans quelques ornière résistaient au volant, et sur le dos même du virage sa voiture vint doucement s'enliser.

Le doucement à une allure de course correspond encore à une belle vitesse et du haut du virage elle disparut dans le fossé. le conducteur et son mécanicien sortirent indemnes de l'aventure, et le lendemain, il repartait pour Paris sur la voiture retirée du fossé. R.D.

Sheppard à Connerré.

Sans son accident, Sheppard se serait sûrement trouvé dans les premiers au classement final, grâce à l'excellent fonctionnement de tous les organes de sa voiture.

LE TOUR DE FRANCE CYCLISTE

Quelques appréciations sur la gigantesque course sur route qui commence cette semaine, pour prendre fin seulement le 29 juillet.

C'est en sport surtout — et cela s'explique par la poussée formidable qui transforme actuellement toute une race — qu'un clou chasse l'autre.

Aussi les échos du Grand Prix de l'Automobile, succédant lui-même au Grand Prix Cycliste, sont-ils à peine éteints, que voici notre attention sollicitée par la plus gigantesque des épreuves à bicyclette sur route, le Tour de France. Gigantesque, la course l'est à coup sûr, avec son parcours de 4.500 kilomètres sillonnant les régions les plus diverses de notre territoire, touchant aux frontières de Belgique, de Suisse, d'Italie et d'Espagne, poussant même une pointe hardie en Alsace-Lorraine, côtoyant la Méditerranée, l'Océan Atlantique et la Manche et regagant la capitale par la Bretagne et la Normandie, après s'en être éloigné vers la Picardie et les Flandres.

Dortignac.

Le crack du Sud-Ouest et l'étoile de la province qu'il représente dans la Course, grimpeur de côte extraordinaire, ce petit Basque est un véritable chat.

D'autant que cette année la voit considérablement augmentée dans tous ses détails. C'est ainsi que l'itinéraire comporte presque le double de celui avec lequel fut inaugurée la course en 1902, et qu'il est en augmentation de plus de quinze cents kilomètres sur le parcours de l'an dernier. Quand aux difficultés de son tracé, seul, quelqu'un connaissant à fond notre pays peut les apprécier ainsi qu'elles le méritent. Il nous suffira de dire qu'elle comporte l'escalade des contreforts vosgiens, alpins et pyrénéens et le passage de cols tels que ceux de Laffrey, Bayard et du Ballon d'Alsace, pour ne citer que les principaux.

Le lot de 1906

Cette année, donc, on le voit, la course s'annonce comme beaucoup plus importante sous tous les rapports que celle de 1905. Pour ne parler que des concurrents, le lot est sensiblement supérieur à tous les précédents, principalement en ce qui concerne la qualité, encore que la quantité ne soit pas à dédaigner, puisque cent routiers sont inscrits. Or, sur ce nombre — fait assez rare dans une course sur route, où la question d'aide et de soins est capitale — il en est près d'une dizaine qui peuvent, sans exagération réclamer l'honneur d'inscrire leur nom sur la palmarès de la course monstre.

Jamais, d'ailleurs, dans aucun sport, une course de cette envergure ne fut organisée.

On conçoit que, dans ces conditions, l'attention populaire se trouve vivement sollicitée, et qu'ainsi le Tour de France soit devenu, depuis d'intelligentes réformes qui datent de l'an dernier, la plus retentissante au sens véritablement démocratique du mot, de toutes les manifestations sportives de l'année.

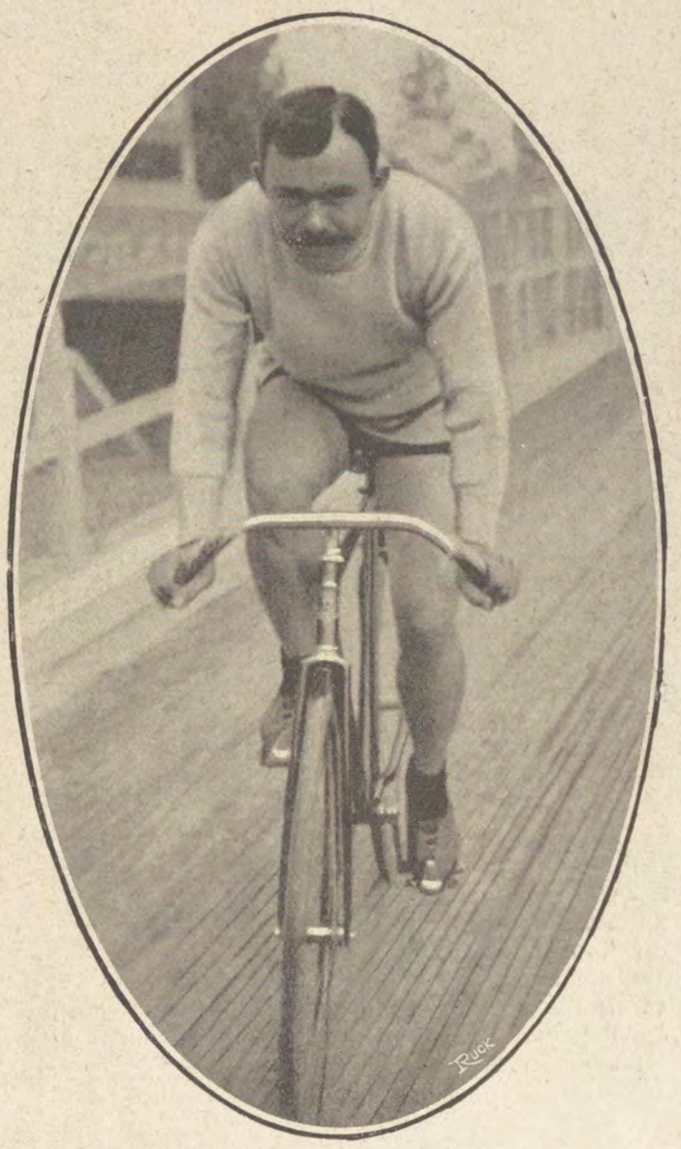
Ce sont, non pas des milliers, mais des millions de gens qui s'intéressent à ces péripéties, qui les suivent, et les plus petits hameaux de l'itinéraire tressaillent d'enthousiasme à l'approche des héros de la formidable randonnée. C'est pourquoi si, au point de vue purement sportif, une course comme Bordeaux-Paris demeure au premier plan comme le véritable Championnat du Monde et de la Route, il n'en est pas moins vrai que le Tour de France reste incomparable, considéré d'après l'œuvre de vulgarisation sportive qu'elle constitue.

René Pottier.

Éternel rival de Cadolle dans les rangs des "purs" et le retrouvera ici tout prêt à reprendre la lutte. Quasi-imbattable sur piste et, disent les connaisseurs, diablement bon sur la route.

Wattelier.

Vainqueur de Bordeaux-Paris 1902, n'a pas fait grand chose depuis, mais s'est préparé tout spécialement pour cette course.



Troussellier.

Le héros de la même épreuve l'an dernier. Adroit et agile sur sa bicyclette comme un vrai singe et avec cela vite et endurant à la fois.

Aucouturier.

Un vieux de la vieille, comparativement parlant, puisqu'il a pris part aux quatre "Tours de France" qui ont été courus. Fond inépuisable, mais manquera, peut-être, de la vitesse nécessaire à certains moments d'une épreuve semblable.

Il suffit de citer les noms de Trousselier, Pottier, Cadolle, Aucouturier, Cornet, Dortignacq, Wattelier, Georget et Petit-Breton, pour que chacun soit bien convaincu qu'il n'y a là aucune exagération.

Un quatuor de cracks Le triomphateur de l'an dernier, Louis Trousselier, ne termina en tête que dans cinq des onze étapes que la course de 1906 comprenait. D'autres furent plus brillants, lui plus régulier. Cette année encore, le vainqueur de 1905, Trousselier, possède une chance de premier ordre. Il n'est ni le meilleur grimpeur de côtes du champ, ni le plus endurant, ni le plus intrinsèquement vite, ni même le plus courageux. Mais il possède l'ensemble de ces diverses qualités si nécessaires pour une épreuve de ce genre. De plus, il est d'une adresse extraordinaire, et on sait quel rôle cela joue dans une course de ce genre. Je lui vois donc une chance de premier ordre — sinon la meilleure de toutes.

Son ami et « compagnon d'écurie » René Pottier sera à coup sûr un de ses rivaux les plus dangereux. L'an dernier, il paraissait, au début de la course, dominer le lot, mais une chute le contraignit à abandonner au cours de la troisième étape. Sa réputation de guigne et aussi de maladresse est bien établie; si l'un et l'autre de ces encombrantes impedimenta voulaient le délaisser, je le crois de taille à gagner brillamment.

Cadolle est un homme dans le genre de Trousselier, avec, sans doute, plus de « classe » encore, c'est-à-dire un vrai, un grand champion. Sa récente et superbe victoire dans Bordeaux-Paris l'a sacré définitivement.

Dortignacq, routier de haute valeur serait aussi redoutable si les exigences du service militaire lui avaient laissé le loisir d'une préparation vraiment sérieuse; Petit-Breton et Wattelier, coureurs de classe, eux aussi, doivent partir sur machines poinçonnées et devront limiter leur ambition à la victoire dans cette classe.

Enfin, les frères Georget joueront un rôle important, mais seront moins bien secondés que le quatuor de favoris que j'ai nommé.

Pour me résumer, il me paraît peu probable que le Tour de France échappe, cette année, au trio formidable composé de Cadolle, Pottier et Trousselier, que je cite dans l'ordre alphabétique pour bien souligner la difficulté que j'éprouverais à faire un choix entre eux, si l'on m'y obligeait!

VICTOR BREYER.

Cadolle.

Encore amateur la saison dernière, est pour ses débuts comme professionnel, vainqueur du dernier Bordeaux-Paris, parti comme un des favoris sur la foi de cette performance.

Le Sportsman et la Finance

NOTRE dernière Causerie a eu le tort d'arriver en retard; elle est venue, immédiatement après le Circuit de la Sarthe, parler d'une chose déjà bien ancienne : le discours de M. Jaurès à la Chambre ! Rien ne montre mieux que cet exemple, la difficulté de parler au public à dix jours de date, et nous sommes bien à l'aise pour la faire ressortir, car, cette fois, il n'y a ni chiffres ni intérêts en jeu. Il y a quelque chose de bien plus saisissant : l'opinion publique. C'est merveille que de se reporter quelques jours en arrière : on ne parlait que des théories de M. Jaurès, tous les esprits étaient frappés, la panique commençait à sévir dans les départements conservateurs du Nord, qui expédiaient des sommes énormes en argent et en titres aux Banques de Bruxelles. Aujourd'hui, qui parle du discours de M. Jaurès?

On a beaucoup comparé, dans la presse, cet admirable orateur à un ballon gonflé de vent, dans lequel la réponse incisive et claire de M. Clemenceau a fait l'effet d'un coup d'épingle. L'image est aussi vraie que saisissante. Des théories collectivistes, il ne reste rien dans l'esprit des gens sérieux. Nous avions donc bien raison de les qualifier d'utopies et de n'y pas attacher d'importance, mais, de notre appréciation sur elles et de son application pratique, il reste un principe excellent : la division des risques.

Autant il faut se garder de la panique qui est absurde et dont les conséquences peuvent être désastreuses, autant un capitaliste prudent doit profiter de toutes les occasions : bruits alarmants, mouvements de l'opinion publique, crises politiques, pour revenir au principe salutaire par excellence, à la division des risques, pour refaire une fois de plus, l'examen de ses valeurs en s'aidant de tous les renseignements, de tous les documents que nous pouvons lui mettre sous les yeux.

Cette division des risques doit être bien comprise. Elle doit exister dans le total d'une fortune bien assise comme dans tous les compartiments qui la composent.

Il est des exceptions nées de la force des choses avec lesquelles il faut compter; elles n'infirment en rien le principe. Il est clair, par exemple, que l'héritier d'un domaine foncier qui constitue parfois la presque totalité de sa fortune — et, en France, le cas n'est pas très rare, — ne peut pas bouleverser sa situation pour réaliser des terres et diviser ses risques dans des placements mobiliers. Mais il devra économiser davantage pour se constituer un portefeuille et, s'il le peut sans affaiblir le domaine, vendre des parcelles éloignées pour n'avoir pas, ainsi que le dit la sagesse populaire, tous ses œufs dans le même panier.

Pour ceux de nos lecteurs qui veulent poursuivre la division des risques avec une méthode sûre et par des valeurs particulièrement sérieuses, nous appelons leur attention sur le Dominion du Canada.

Le Canada est un pays neuf qui prend actuellement un énorme développement. Il en est au même point que les Etats-Unis au moment où le premier chemin de fer transcontinental a été construit. On sait quelles fabuleuses richesses se sont alors créées dans l'Union. Le Canada grandit avec la même rapidité; plus rapidement et plus sûrement même, car il a pour levier les gros capitaux américains et anglais et a, pour guide les lois Anglaises du Dominion, plus fermes, plus libérales, mieux assises que ne l'était la législation rudimentaire des premiers pionniers du Far West. Il a, de plus, un avantage pour nous appréciable : sa population, sa langue sont en grande partie françaises, et nulle part à l'Etranger les capitaux français ne se trouvent moins éloignés de France.

La fertilité prodigieuse de l'Ouest et du Nord-Ouest Canadiens attirent une immigration dont les chiffres étonnent; les terres y doublent de valeur au fur et à mesure que le réseau des lignes de chemins de fer y pénètre et, dans toutes les branches de l'activité humaine, mines, industries, commerce, transports, les résultats dépassent en rapidité et en sûreté tout ce qui s'est vu jusqu'ici.

Nous avons déjà parlé des Sociétés créées par les capitaux canadiens, enregistrées à Montréal et dirigées par les hommes d'affaires éminents qui se groupent autour de la Banque de Montréal pour exploiter les tramways et la force électrique des grandes villes comme Mexico et Rio de Janeiro. Nous avons recommandé leurs obligations or 5 o/o sur première hypothèque, qui rapportent avec toute sécurité 5 o/o net, mais il existe au Canada même de nombreuses entreprises qui offrent aux capitaux français des valeurs sûres à très grosses plus values, capables, non seulement de donner de forts dividendes, mais aussi d'augmenter de valeur dans de grandes proportions.

Les actions Hudson's Bay, que nous avons recommandées en 1903 à £ 34 sont cotées aujourd'hui à £ 86 1/4; les tramways de Winnipeg, que nous avons fait acheter à 105 dollars sont actuellement à $ 180; les actions ordinaires Grand Trunk ont passé de £ 13 1/4 à £ 27 3/4.

Notre *Revue Internationale des Valeurs de Placement* vous dira tout cela et comment des Sociétés foncières qui ont payé leurs terrains 5 dollars les vendent maintenant 10 dollars et davantage.

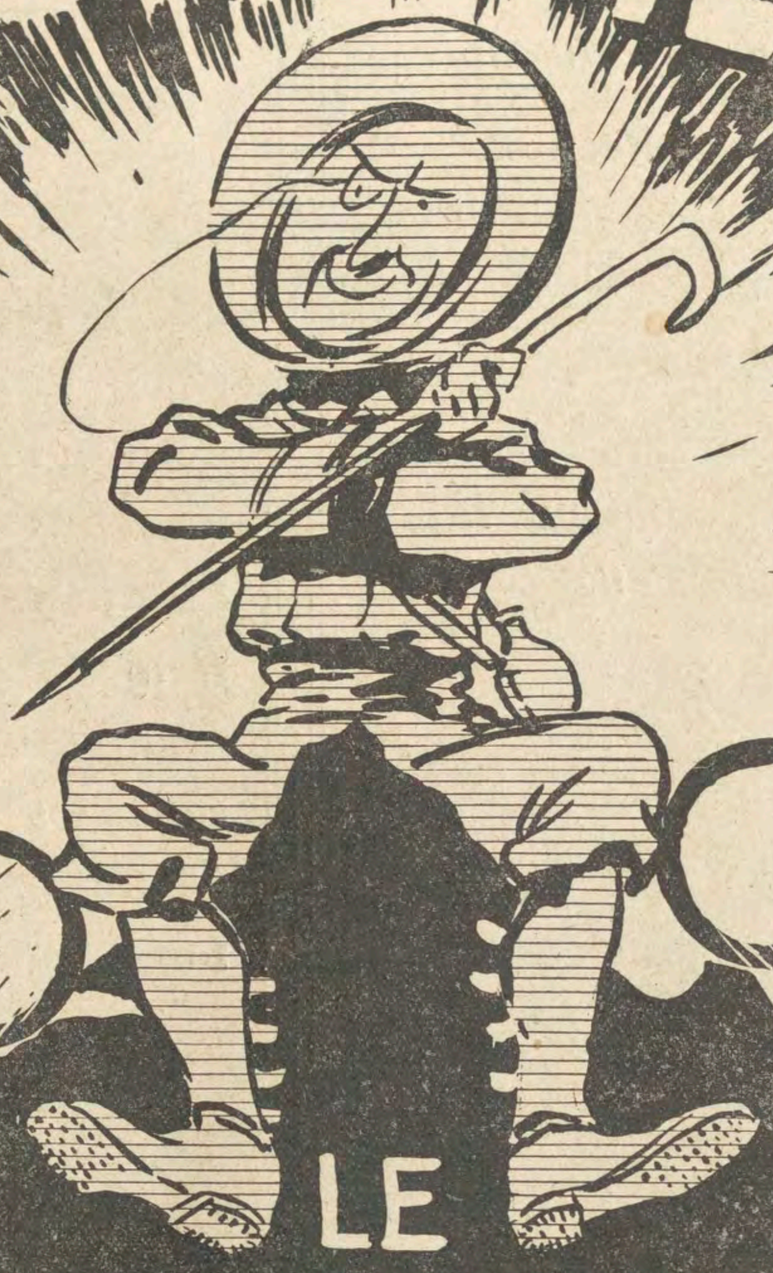
Pour tout ce qui concerne la partie financière, renseignements sur valeurs, ordres Bourse encaissement de coupons, nos lecteurs sont priés de s'adresser directement à la

Banque Demmé, Desrousseaux & Cie,
9, rue Pillet-Will, Paris.

CORRESPONDANCE

De L., Compiègne. — 1° *La place dont nous disposons ne nous permet pas de vous donner ici les renseignements que vous nous demandez sur les* Automobiles Mors, *nous vous les adressons par lettre ; 2° Nous ferons, comme vous nous le demandez, le service gratuit de la* Revue Internationale des Valeurs de Placement *à Mme de B..., à Senlis.*

PNEU CONTINENTAL



LE

TOUR DE FRANCE

1er, 2e, 3e 4e, 5e

- TRICARS -

2.600 Kil. SANS TOUCHER

AUX PNEUS !!

unique dans les

annales des Courses

Si *vous voulez lire*
un roman complet sensationnel inédit
signé d'un nom illustre;

Si *vous voulez passer en revue*
tous les événements du mois;

Si *vous voulez admirer une collection*
incomparable d'œuvres des maîtres
du pinceau et de l'illustration moderne;

Si *vous voulez vous instruire*
et vous amuser;

Si *vous voulez exercer votre ingéniosité*
et gagner de nombreux prix...

Vous pouvez à votre gré :

Ou bien acheter pour 50 francs de livres et journaux

Ou bien acheter pour 1 fr. le dernier numéro de

Je sais tout

Tous les Sportsmen lisent

Fermes & Châteaux

Le seul et unique *Guide* du Touriste
à la campagne et aux champs.

Fermes & Châteaux

dont la réputation n'est plus à faire, a conquis toute sa clientèle de lecteurs grâce à la diversité des articles originaux qu'il contient. Le côté essentiellement pratique de cette publication n'a pas manqué d'attirer à elle tous les propriétaires, grands et petits, les éleveurs, les chasseurs et pêcheurs, bref, tous ceux qui vivent à la campagne.

Costumes DE Bains

Adoptés par les meilleurs nageurs.

JERSEY coton
3 fr. et 4 fr. 25
JERSEY laine
7 fr. 50 et 9 fr. 50
Donner tour de poitrine.
Joindre 0 fr. 40 pour port.
PEIGNOIRS
6 fr. 75, 8 fr. 50, 10 fr. 50
SERVIETTES
Rugueuses.
1 fr. 75 et 4 fr. 50

Articles et Vêtements
pour tous les Sports.
Jeux de Plage,
Tennis, Croquet,
etc.

A. A. TUNMER & Cº

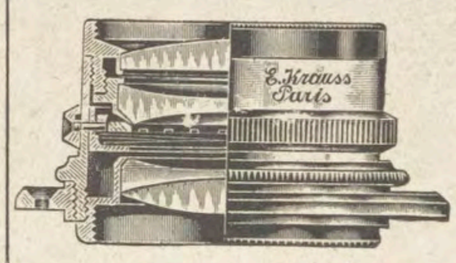
3 Maisons à Paris : 27, rue du 4-Septembre, rue de la Pompe, 146, et avenue de la Grande-Armée, 14.
Lyon : 13, rue de la Charité.
Bordeaux : 96, rue Sainte-Catherine.
Catalogue illustré franco.

PHOTOGRAPHES GUILLEMINOT

PAPIER CITRATE
la pochette 0,75
0,80 la pochette
PAPIER BROMURE

E. KRAUSS

OPTIQUE & MÉCANIQUE DE PRÉCISION
21 et 23, rue Albouy, PARIS

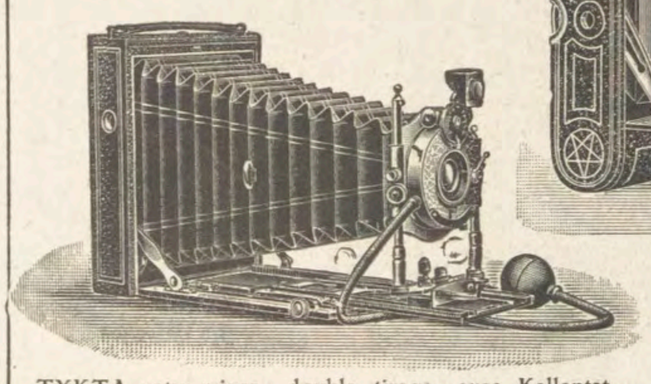


Licence exclusive de fabrication en France des

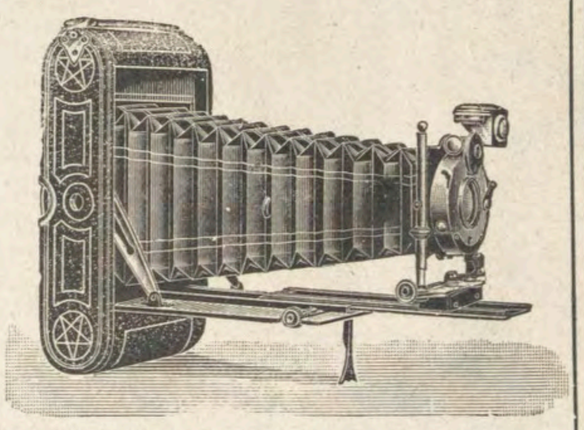
Tessar - Unar
Planar - Protar
Krauss - Zeiss - Kalloplat - Krauss

Nouveaux Modèles 1906 des Appareils

TYKTA



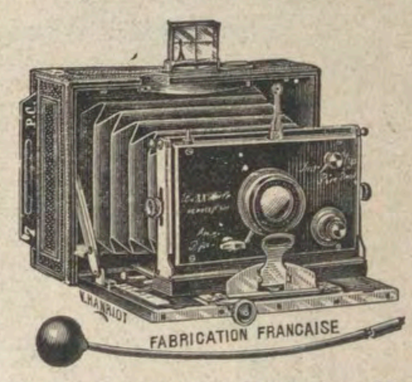
TYKTA extra-mince, double tirage, avec Kalloptat, Obturateur à secteurs.
225. »



TYKTA II bis, double tirage avec Kalloptat, Obturateur à secteurs.
220. »

Notice spéciale No 15 gratis et franco.

Les "XXe Siècle"



sont les appare
les plus petits,
PRÉCIS ET LÉGER
PRIX
Depuis 29 f
jusqu'à 400
Toutes dimension
Tous objectifs
Nouveautés 190
Facilités de paiement.

M. FORTIN, 60, Fg Saint-Martin. Paris
Catalogue gratis en se recommandant de ce Journal

TOURISTES, CHASSEURS, CYCLISTES ! *faites usage*
TRÉSOR DU SPORTSMAN souverain contre tou
les irritations de la p
franco 1 f. 10. Phar. **Brunschwik**, 328, r. Vaugirard, Paris

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

Pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie en Fra
Société Anonyme — Capital : **300** millions.
Siège social : 54 et 56, rue de Provence
Succursales : 134, rue Réaumur (Place de la Bourse)
6, rue de Sèvres, PARIS

Dépôts de fonds à intérêts en compte ou à échéance fi
(taux des dépôts de 3 à 5 ans: 3 1/2 o/o, net d'impôt et d
timbre). — Ordres de Bourse (France et Etranger)
Souscriptions sans frais ; — Vente aux guichets de valeu
livrées immédiatement (Obl. de Ch. de fer, Obl. et Bons
lots, etc.); — Escompte et encaissement de coupons fra
çais et étrangers. — Mise en règle de titres. — Avanc
sur titres. — Escompte et encaissement d'effets de co
merce. — Garde de titres. — Garantie contre le rembou
sement au pair et les risques de non-vérification des
rages ; - Virements et chèques sur la France et l'Etrange
— Lettres de crédit et billets de crédit circulaires.
Change de monnaies étrangères. — Assurances (V
Incendie, Accidents). — Etc.
LOCATION DE COFFRES-FORTS Compartiments dep. 5 fr. p. mois. Tarif déc
sant en proportion de la durée et de la dimens
82 Succursales, Agences et Bureaux à Paris et dans la Banlieue; 487 Agen
en Province; 2 Agences à l'Etranger (Londres), 53 Old Broad Street, et
Sébastien (Esp.). Correspondants sur toutes les places, France et Etran
Correspondant en Belgique : Société Française de Banque et de Dépôt
Bruxelles, 60, rue Royale. — Anvers, 22, place de Meir.